N° 89-613-MIF au catalogue — N° 007
ISSN: 1710-2952
ISBN: 0-662-74206-0

Document analytique

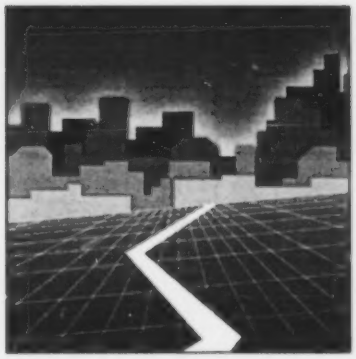
Tendances et conditions dans les régions métropolitaines de recensement

Le travail et le navettage dans les régions métropolitaines de recensement, 1996 à 2001

par Andrew Heisz et Sébastien LaRochelle-Côté

Division de l'analyse des entreprises et du marché du travail
24e étage, Immeuble R.-H.-Coats, Ottawa K1A 0T6

Téléphone: 1 800 263-1136



Statistique Canada Statistics Canada

Canada

105-06487/

Comment obtenir d'autres renseignements

Toute demande de renseignements au sujet du présent produit ou au sujet de statistiques ou de services connexes doit être adressée à : ligne info-médias, Division des communications, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, K1A 0T6 (téléphone : (613) 951-4636).

Pour obtenir des renseignements sur l'ensemble des données de Statistique Canada qui sont disponibles, veuillez composer l'un des numéros sans frais suivants. Vous pouvez également communiquer avec nous par courriel ou visiter notre site Web.

Service national de renseignements	1 800 263-1136
Service national d'appareils de télécommunications pour les malentendants	1 800 363-7629
Renseignements concernant le Programme des services de dépôt	1 800 700-1033
Télécopieur pour le Programme des services de dépôt	1 800 889-9734
Renseignements par courriel	infostats@statcan.ca
Site Web	www.statcan.ca

Renseignements pour accéder au produit

Le produit nº 89-613-MIF au catalogue est disponible gratuitement. Pour obtenir un exemplaire, il suffit de visiter notre site Web à www.statcan.ca et de choisir la rubrique Nos produits et services.

Normes de service à la clientèle

Statistique Canada s'engage à fournir à ses clients des services rapides, fiables et courtois, et ce, dans la langue officielle de leur choix. À cet égard, notre organisme s'est doté de normes de service à la clientèle qui doivent être observées par les employés lorsqu'ils offrent des services à la clientèle. Pour obtenir une copie de ces normes de service, veuillez communiquer avec Statistique Canada au numéro sans frais 1 800 263-1136. Les normes de service sont aussi publiées dans le site www.statcan.ca sous À propos de Statistique Canada > Offrir des services aux Canadiens.

Tendances et conditions dans les régions métropolitaines de recensement

Cette série de rapports fournit les informations générales sur les tendances et conditions à propos d'une variété de sujet dans les régions métropolitaines de recensement (RMR) du Canada. Les sujets abordés comprennent la démographie, le logement, l'immigration, les autochtones, le faible revenu, les conditions économiques, la santé, le lieu de travail et le mode de déplacement journalier ainsi que la culture.

L'objectif visé est de produire des mesures statistiques de la situation et des tendances qui prévalent dans nos grandes villes et dans les quartiers qui les composent. Ces mesures seront disponibles pour la planification urbaine et les évaluations stratégiques des éléments nécessaires à la création d'une ville en santé.

Statistique Canada a mené ce projet en collaboration avec le Secrétariat des villes, Infrastructure Canada (anciennement le Secrétariat des villes du Bureau du Conseil privé) et avec l'appui financier de 14 autres ministères.

Ce projet a été mené sous la direction de Doug Norris et Garnett Picot à Statistique Canada.

Les auteurs aimeraient remercier Mark Brown, Jimmy Ruel ainsi que Transport Canada pour leur précieuse contribution dans la préparation de cette étude.

Statistique Canada
Division de l'analyse des entreprises et du marché du travail

Tendances et conditions dans les régions métropolitaines de recensement

Le travail et le navettage dans les régions métropolitaines de recensement, 1996 à 2001

Andrew Heisz et Sébastien LaRochelle-Côté

Publication autorisée par le ministre responsable de Statistique Canada

© Ministre de l'Industrie, 2005

Tous droits réservés. Le contenu de la présente publication peut être reproduit, en tout ou en partie, et par quelque moyen que ce soit, sans autre permission de Statistique Canada sous réserve que la reproduction soit effectuée uniquement à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé destiné aux journaux, et/ou à des fins non commerciales. Statistique Canada doit être cité comme suit : Source (ou « Adapté de », s'il y a lieu) : Statistique Canada, nom du produit, numéro au catalogue, volume et numéro, période de référence et page(s). Autrement, il est interdit de reproduire quelque contenu de la présente publication, ou de l'emmagasiner dans un système de recouvrement, ou de le transmettre sous quelque forme et par quelque moyen que ce soit, reproduction électronique, mécanique, photographique, pour quelque fin que ce soit, sans l'autorisation écrite préalable des Services d'octroi de licences, Division du marketing, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

Juin 2005

N° 89-613-MIF au catalogue, n° 007
Périodicité : hors-série

ISSN 1710-2952
ISBN 0-662-74206-0

Ottawa

This publication is also available in English (Catalogue No. 89-613-MIE, No. 007).

Note de reconnaissance

Le succès du système statistique du Canada repose sur un partenariat bien établi entre Statistique Canada et la population, les entreprises, les administrations canadiennes et les autres organismes. Sans cette collaboration et cette bonne volonté, il serait impossible de produire des statistiques précises et actuelles.

Table des matières

Sommaire 5

Introduction 8

Chapitre 1 – La banlieusardisation de l'emploi et de la population 10

Chapitre 2 – Caractéristiques de l'emploi selon l'emplacement 22

Chapitre 3 – Se rendre au travail 43

Conclusion 60

Tableaux en annexe 61

Bibliographie 70

Sommaire

Selon l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE), le Canada est l'un des pays du monde les plus urbanisés. En outre, une grande partie de sa population est concentrée dans l'une de ses 27 régions métropolitaines de recensement (RMR), qui ensemble comprennent environ 64 % de la population du pays. Ces grandes régions métropolitaines croissent plus rapidement que les autres régions, comme en témoigne le fait que leur population a augmenté de 6,2 % de 1996 à 2001, comparativement à 0,4 % à peine pour les régions hors RMR.

En même temps, l'emplacement de l'emploi est en évolution. Les changements qui surviennent dans la composition industrielle de la ville et le besoin de composer avec une population en croissance constante font que les travailleurs, de plus en plus, travaillent en banlieue. La banlieusardisation du travail à son tour impose certaines pressions à l'infrastructure urbaine en entraînant une augmentation de la circulation et une plus forte demande de réseaux de transport en commun.

Le présent rapport documente ces tendances dans les plus grandes régions urbaines du Canada durant la période allant de 1996 à 2001. Il est articulé autour de trois grands thèmes : (1) l'évolution de l'emplacement de l'emploi; (2) les caractéristiques des emplois situés au centre-ville et dans les banlieues; et (3) les répercussions sur le navettage. L'objectif est de décrire ces facteurs et de déterminer comment ils ont évolué dernièrement afin d'exposer l'évolution du milieu de travail dans les plus grandes régions urbaines du Canada. L'accent est mis plus particulièrement sur les changements qui sont survenus dans les huit plus grandes RMR du Canada, soit Québec, Montréal, Ottawa–Hull, Toronto, Winnipeg, Calgary, Edmonton et Vancouver.

Le rapport est le septième d'une série visant à élaborer des mesures statistiques pouvant fournir des éclaircissements au sujet de questions d'importance pour les villes les plus grandes du Canada. Ces rapports visent à présenter des faits stylisés qui pourront ensuite être utilisés par les urbanistes et les responsables des évaluations stratégiques des éléments nécessaires à la création d'une ville en santé. Les lecteurs que la question intéresse sont invités à consulter les autres rapports de la série sur les tendances et conditions dans les RMR pour obtenir des renseignements détaillés sur le faible revenu, la santé, l'immigration, la culture, le logement, les marchés du travail, l'activité commerciale, la croissance et la mobilité de la population et la population autochtone.

Plus forte croissance de l'emploi dans les emplacements les plus éloignés du centre-ville dans presque toutes les RMR

Les RMR diffèrent les unes des autres pour ce qui est de l'âge, de la taille, du taux de croissance, de l'orientation industrielle, des stratégies de développement, de l'accès au transport en commun et des caractéristiques géographiques. Ces facteurs parmi d'autres influent sur l'emplacement de l'emploi dans les différentes RMR. Cependant, tandis que les régions métropolitaines du Canada continuent d'être caractérisées par une forte concentration des emplois au centre-ville, l'importance relative sur le plan économique du noyau central a baissé dans la plupart des RMR. De 1996 à 2001, dans la plupart des RMR, les zones situées dans un rayon de 5 km du centre-ville ont perdu une part de leurs emplois. Au cours de la même période, la distance moyenne entre le lieu de travail et le centre-ville a augmenté dans presque toutes les RMR.

Le déplacement des activités de fabrication du centre-ville vers les banlieues est l'une des caractéristiques de la densité croissante de l'emploi dans les banlieues et de sa diminution relative dans certains emplacements centraux. Dans presque toutes les RMR, ce phénomène est attribuable à une diminution absolue du nombre d'emplois du secteur de la fabrication situés au centre-ville. À Montréal, par exemple, la proportion d'emplois dans ce secteur dans un rayon de 5 km du centre-ville est passée de 13,8 % à 10,2 %, baisse attribuable à la perte de 8 600 emplois dans le centre-ville. On observe également une réorientation de la concentration des emplois dans le secteur du commerce de détail, soit du centre-ville vers les banlieues, dans les huit RMR les plus grandes.

Les emplois au centre-ville sont plus spécialisés et mieux rémunérés

Les caractéristiques des emplois sont polarisées selon l'emplacement. En fait, on peut tracer un gradient des compétences et des gains du centre-ville aux banlieues. Les emplois au centre-ville sont beaucoup plus susceptibles de se trouver dans le secteur des services, d'exiger des compétences spécialisées élevées et d'offrir une rémunération moyenne plus élevée. Ils sont également beaucoup plus susceptibles de faire partie des 25 % des emplois les mieux rémunérés dans la ville.

Au cours des dernières années, ce gradient des compétences et des gains a changé à l'avantage du centre-ville au fur et à mesure que les emplois mieux rémunérés se sont concentrés au centre-ville dans la plupart des grandes RMR entre 1996 et 2001. À Toronto, par exemple, où l'évolution est peut-être la plus frappante, la rémunération des travailleurs dont l'emploi était situé dans un rayon de 5 km du centre-ville correspondait à 1,15 fois celle du travailleur torontois moyen en 1996, mais à 1,24 fois celle du travailleur moyen en 2001. Durant cette même période, les gains des travailleurs dont le lieu de travail était situé à l'extérieur du centre-ville étaient légèrement inférieurs et leurs gains relatifs ont baissé.

Pour les grandes régions urbaines, promouvoir l'utilisation du transport en commun auprès des travailleurs dont le lieu de travail est situé en banlieue présente un défi

Les travailleurs ont tendance à se rendre en voiture à leur lieu de travail dans ces emplacements en banlieue qui prennent de l'expansion plutôt que d'utiliser le transport en commun. L'utilisation de la voiture pour se rendre à ces lieux de travail en banlieue peut avoir d'importantes conséquences sur les plans de l'infrastructure, de la congestion et de la pollution de l'air.

En outre, la croissance de l'emploi à l'extérieur du centre-ville peut exercer des pressions sur les réseaux de transport en commun qui peuvent avoir de la difficulté à fournir des services adéquats et compétitifs de navettage vers ces emplacements décentralisés.

Les réseaux de transport en commun dans les régions urbaines les plus grandes du Canada sont fortement axés sur le centre-ville. Dans les huit RMR les plus grandes, entre le quart et plus de la moitié des navetteurs utilisent le transport en commun pour se rendre à des emplacements au centre-ville. Les autres navetteurs se rendent à des emplacements de travail relativement dispersés autour de la RMR.

Toutefois, tel qu'indiqué ci-dessus, la croissance a eu lieu surtout dans les banlieues. À Toronto, le nombre de travailleurs faisant la navette pour se rendre à un lieu de travail situé à une distance de plus de 20 km du centre-ville a augmenté de 208 300 entre 1996 et 2001. Près de 90 % de ces travailleurs ont fait la navette en voiture, de sorte que le nombre de travailleurs faisant la navette en voiture dans la RMR de Toronto a augmenté de 12 %, et que le nombre de travailleurs utilisant la voiture pour se rendre à une destination située à plus de 20 km du centre-ville a augmenté de 25 %.

À Montréal, la croissance de l'emploi a été plus également répartie entre le centre-ville et les banlieues. Le nombre de navetteurs se rendant au centre-ville utilisant le transport en commun a augmenté plus rapidement que l'emploi, de sorte que le nombre des utilisateurs des réseaux de transport en commun a augmenté de 13 % dans l'ensemble et de 21 % dans le cas des navetteurs se rendant dans les lieux de travail situés dans un rayon de 5 km du centre-ville.

Étant donné que le centre-ville n'est plus aussi important comme lieu de travail au sein d'une région métropolitaine en expansion, et que de plus en plus de personnes demeurent dans les banlieues, la nature du navettage devient plus complexe. Un plus grand nombre de travailleurs font la navette à l'intérieur des banlieues, d'une banlieue à l'autre, et du centre urbain vers la banlieue. Les navetteurs qui se déplacent en banlieue et d'une banlieue à l'autre sont beaucoup plus susceptibles de conduire que d'utiliser le transport en commun pour se rendre au travail, surtout lorsque la distance est supérieure à 10 km. Par exemple, à Ottawa–Hull où 13 % des navetteurs sont à l'extérieur du centre-ville et parcourent une distance supérieure à 10 km, seulement 8 % de ces navetteurs utilisent le transport en commun pour se rendre au travail.

Malgré l'augmentation de la circulation dans les banlieues, la proportion de navetteurs qui utilisaient le transport en commun est demeurée stable en 1996 et en 2001 dans la plupart des grandes RMR. La proportion de tous les navetteurs utilisant le transport en commun est demeurée stable face à la décentralisation de l'emploi principalement parce que les réseaux de transport en commun ont augmenté leur part des usagers dans la plupart des zones, compensant le déplacement vers les zones où les taux d'utilisation du transport en commun sont plus faibles. À Montréal, par exemple, la proportion de navetteurs travaillant dans un rayon de 5 km du centre-ville utilisant les réseaux de transport en commun pour se rendre au travail est passée de 39,7 % en 1996 à 44,7 % en 2001 et des augmentations ont également été observées dans les autres zones.

Introduction

Le présent rapport porte sur l'emplacement spatial de l'emploi et les tendances de navettage dans les plus grandes régions métropolitaines du Canada. Il fait partie d'une série d'études qui visent à élaborer des mesures statistiques apportant des éclaircissements sur des questions qui revêtent de l'importance pour les 27 régions métropolitaines de recensement (RMR) du Canada. L'objectif ici est d'exposer l'évolution du paysage du travail dans les régions urbaines et d'en souligner les répercussions sur le navettage, le transport en commun et les autres infrastructures urbaines en général.

Le présent rapport est articulé autour de trois grands thèmes. Le premier est celui de la banlieusardisation de l'emploi et de la population. Nous observons une tendance à la décentralisation du travail qui se poursuit dans les RMR au Canada. Le centre-ville demeure le principal lieu de travail dans la plupart des grandes régions urbaines, mais son importance relative a diminué au cours des dernières années en raison de la création plus rapide d'emplois dans des régions plus éloignées du centre-ville.

Le deuxième thème est celui des diverses caractéristiques des emplois situés au centre-ville et dans les banlieues. Nous constatons que les emplois au centre-ville et dans les banlieues diffèrent en termes de compétences et de gains. Les emplois au centre-ville sont mieux rémunérés et exigent des compétences plus spécialisées; habituellement, la rémunération et les exigences en matière de compétences baissent au fur et à mesure que les emplois s'éloignent du centre-ville. Cela tient partie aux types d'emplois situés dans différents secteurs de la ville, ceux au centre-ville étant généralement dans les lucratives industries de services, tandis que les emplois dans le secteur de la fabrication sont concentrés dans les banlieues. Dans la plupart des RMR, nous observons un déplacement graduel de l'emploi dans le secteur de la fabrication et le commerce de détail ainsi que des emplois relativement moins bien rémunérés vers des lieux à l'extérieur du centre-ville.

Le troisième thème est axé sur les répercussions de ces tendances sur l'infrastructure des RMR et, à cet égard, nous nous penchons plus particulièrement sur le navettage. Nous en arrivons à la conclusion que la très forte majorité des navetteurs se rendent à ces nouveaux lieux d'emploi en banlieue en voiture. Ce phénomène semble s'expliquer par le fait que les réseaux de transport en commun sont axés sur le centre-ville, alors qu'un nombre croissant de navettes ont lieu entre les banlieues des plus grandes régions urbaines du Canada. Pour les RMR, encourager l'utilisation du transport en commun pour se rendre dans les secteurs de concentration d'emplois en banlieue, particulièrement lorsque la croissance de l'emploi est principalement concentrée dans les banlieues, présente un défi de taille.

Une région métropolitaine de recensement (RMR) est formée d'une ou de plusieurs municipalités adjacentes situées autour d'une grande région urbaine appelée noyau urbain. Un noyau urbain doit compter au moins 100 000 habitants pour former une RMR. Pour être incluses dans la RMR, les autres municipalités adjacentes doivent avoir un degré d'intégration élevé avec la région urbaine centrale, lequel est déterminé par les flux de navetteurs établis d'après les données du recensement sur le lieu de travail. L'univers des RMR au Recensement de 2001 est : St. John's, Halifax, Saint John, Chicoutimi–Jonquière[1], Québec, Sherbrooke, Trois-Rivières, Montréal, Ottawa–Hull[2], Kingston, Oshawa, Toronto, Hamilton,

1. Appelée maintenant Saguenay.
2. Appelée maintenant Ottawa–Gatineau.

St. Catharines–Niagara, Kitchener, London, Windsor, Sudbury, Thunder Bay, Winnipeg, Regina, Saskatoon, Calgary, Edmonton, Abbotsford, Vancouver et Victoria.

Le présent document est fondé sur les données sur le lieu de travail tirées des recensements du Canada de 1996 et de 2001. Le recensement est administré à l'ensemble de la population du pays, mais des questions plus détaillées ont été envoyées à 20 % des ménages canadiens. Ces questions portaient, entre autres, sur le lieu de travail et sur le mode de transport utilisé le plus fréquemment pour les déplacements entre le domicile et le travail. Le présent document porte principalement sur la population de 15 ans et plus, qui a travaillé à un moment donné depuis le 1er janvier 2000 et qui a déclaré un lieu de travail précis, excluant les pensionnaires d'établissements institutionnels (sauf indication contraire). Dans le cas des tableaux qui effectuent des comparaisons entre 1996 et 2001, certains ajustements ont été faits pour s'assurer de la comparabilité d'une année à l'autre. Les personnes travaillant à domicile ou à l'extérieur du pays ou celles sans adresse de travail fixe sont exclues de l'analyse, mais elles ne représentent qu'une proportion relativement petite de la population d'âge actif. Cette approche est raisonnable puisqu'elle nous permet de nous concentrer sur les personnes qui utilisent l'infrastructure de la RMR sur une base quotidienne pour se rendre au travail.

Dans le présent document, nous fournissons surtout des renseignements sur les personnes dont le lieu habituel de travail est situé dans la RMR, mais elles peuvent comprendre des personnes qui habitent dans d'autres RMR ou dans des régions hors RMR. Par exemple, de nombreuses personnes qui travaillent à Toronto habitent à Oshawa ou à Hamilton. Dans le présent document, nous nous intéressons aux « travailleurs (des) de la RMR », c'est-à-dire aux personnes qui travaillent dans une RMR donnée, même si elles habitent dans une autre RMR. Bien entendu, les travailleurs de la RMR ne comprennent pas les personnes qui habitent dans la RMR mais qui travaillent ailleurs. Selon le dernier rapport de recensement sur le lieu de travail et le mode de transport[3], le nombre de travailleurs est supérieur au nombre de résidents dans la plupart des RMR, mais cet écart ne représentent qu'une très petite proportion de l'ensemble des travailleurs des RMR.

Les frontières des RMR peuvent évoluer au fil du temps par suite de la croissance et de l'intégration économique des municipalités avoisinantes. La banlieusardisation joue un rôle important dans la croissance d'une RMR. Les travailleurs de la RMR déménagent dans des banlieues à l'extérieur de cette dernière et intègrent ces banlieues dans la RMR. De même, ceux qui vivent dans les municipalités périphériques peuvent devenir davantage intégrés à la RMR avoisinante[4]. Dans le présent document, nous comparons les RMR au fil du temps en utilisant l'approche des « limites pouvant s'agrandir ». Ainsi, les limites des RMR sont telles qu'elles ont été définies l'année de leur recensement respectif. Cette façon de procéder est appropriée, puisque les travailleurs venant de « nouvelles » banlieues peuvent contribuer à la congestion dans les RMR et représenter un élément clé dans le processus de banlieusardisation.

3. Statistique Canada, 2001. « Où travaillent les Canadiens et comment s'y rendent-ils? ». N° 96F0030XIF2001010 au catalogue. Ottawa : Statistique Canada.
4. Les limites de la RMR peuvent également être retracées lorsque les limites des municipalités changent (par exemple à la suite d'une fusion).

Chapitre 1

La banlieusardisation de l'emploi et de la population

Au cours des dernières décennies, des études de cas de l'expansion urbaine aux États-Unis ont montré que l'emploi a augmenté plus rapidement dans les régions périphériques qu'au noyau central des grandes régions métropolitaines (Walker et Lewis, 2001; Nucci et Long, 1996, 1997). Étudiant les villes canadiennes, Shearmur et Coffey (2002) également ont conclu à la diminution de l'importance relative du centre-ville de Montréal, d'Ottawa–Hull, de Toronto et de Vancouver au cours des deux dernières décennies. Même si le type et la portée des études varient, la plupart donnent à penser que les banlieues ont accru considérablement leur part de l'activité économique au cours des dernières décennies.

Dans la présente section, nous décrivons dans quelle mesure les lieux de travail ont déménagé du centre-ville au cours de la période de 1996 à 2001 dans les RMR canadiennes. Pour décrire cette évolution, nous avons divisé chaque région métropolitaine en cinq zones selon le secteur de recensement dans lequel est situé l'hôtel de ville du centre urbain. Les cinq zones sont : 0 à 5 km de l'hôtel de ville, 5 à 10 km, 10 à 15 km, 15 à 20 km, 20 à 25 km et plus de 25 km de l'hôtel de ville. Cette mesure de la distance est appropriée puisque l'hôtel de ville est habituellement situé au centre où se trouvent les grappes d'emploi ou près de ces dernières[5]. Toutefois, l'inconvénient de cette méthode est que les RMR plus petites ont tendance à afficher une plus forte concentration au centre.

1.1 Plus forte croissance de l'emploi dans les emplacements plus éloignés du centre-ville dans presque toutes les RMR

Les RMR diffèrent les unes des autres pour ce qui est de l'âge, de la taille, du taux de croissance, de l'orientation industrielle, des stratégies de développement, de l'accès au transport en commun et des caractéristiques géographiques. Ces facteurs parmi d'autres influent sur l'emplacement de l'emploi dans les différentes RMR. Toutefois, nous pouvons signaler deux faits généraux en ce qui concerne l'emplacement de l'emploi dans les RMR au Canada.

En premier lieu, les RMR canadiennes continuent d'être caractérisées par une forte concentration des emplois au centre-ville. En 2001, 38,3 % de tous les emplois dans les RMR se trouvaient dans un rayon de 5 km de l'hôtel de ville (tableau 1.1). Comme on pouvait s'y attendre, les emplois étaient habituellement davantage concentrés dans les RMR plus petites. À Regina, par exemple, 90,7 % de tous les travailleurs travaillaient dans un rayon de 5 km du centre-ville. En revanche, les travailleurs dans les RMR plus grandes comme Toronto, Montréal et Vancouver étaient plus susceptibles de travailler à l'extérieur du centre-ville; néanmoins, une proportion importante des emplois se situaient dans un rayon de 0 à 5 km du centre-ville.

Les graphiques de densité indiquant la distance entre le lieu d'emploi et le centre-ville montrent également la centralisation des emplois. Dans ces graphiques, la zone sous la courbe est égale à 100 %, de sorte que la forme de la densité montre à quelle distance se trouve la plus forte concentration de l'emploi. La figure 1.1 montre les graphiques de densité pour les huit plus grandes RMR en 2001. Chaque RMR a

5. Il faut faire preuve de circonspection dans certains cas où de grandes municipalités sont fusionnées en une seule RMR, comme St. Catharines–Niagara. En pareil cas, l'emploi semble être relativement décentralisé par rapport à d'autres RMR de taille analogue.

d'importantes grappes d'emploi centrales, indiquées par les grandes zones sous les courbes de densité dans le rayon de 0 à 5 km. Cependant, de nombreuses RMR ont de fortes concentrations de l'emploi au-delà du centre-ville. À Toronto, une importante grappe d'emploi située à près de 25 km du centre-ville correspond (principalement) à l'emploi élevé à l'aéroport Pearson et aux alentours. Dans le cas d'Ottawa–Hull, on observe une importante grappe d'emploi à environ 20 km du centre-ville, dans l'ancienne ville de Kanata. À Vancouver, il y a trois importantes zones à l'extérieur du centre-ville où les emplois sont davantage concentrés, soit à 10, 20 km et à 35 km du centre-ville. Cette troisième zone correspond plus ou moins aux centres d'emploi situés à Langley. D'autres RMR comme Montréal, Edmonton et Calgary sont caractérisées par des baisses plus graduelles de la densité de l'emploi à mesure que le lieu de l'emploi s'éloigne du centre-ville.

En deuxième lieu, l'importance relative sur le plan économique du noyau central baisse dans la plupart des RMR (nous examinerons quelques exceptions notables ci-dessous). De 1996 à 2001, les endroits situés dans un rayon de 5 km du centre-ville ont perdu une part de leurs emplois au profit d'endroits plus éloignés du centre-ville (tableau 1.2). Dans de nombreux cas, (St. John's, Halifax, Saint John, Chicoutimi–Jonquière, Québec, Trois-Rivières, Kingston, Hamilton, Sudbury, Thunder Bay et Winnipeg) ce phénomène a été attribuable à une diminution absolue du nombre d'emplois situés près du centre-ville, tandis que dans d'autres, le nombre d'emplois au centre-ville a augmenté, mais à un rythme plus faible que dans des lieux plus éloignés du centre-ville de la RMR. Parallèlement, la distance moyenne entre le lieu de travail et le centre-ville a augmenté dans presque toutes les RMR.

Les graphiques de densité à la figure 1.1 montrent également les tendances en matière de décentralisation des emplois pour les huit RMR les plus grandes. Il convient de souligner que le déménagement des emplois à l'extérieur du centre-ville est un processus graduel, ce dont atteste la similarité des courbes de densité pour 1996 et 2001. Toutefois, chacune des grandes RMR a connu un certain décalage vers la droite des densités de 1996 à 2001, indiquant des concentrations de l'emploi plus loin du centre-ville. La nature exacte du changement qui s'est produit n'est pas la même dans toutes les RMR. À Montréal et à Toronto, la proportion d'emplois dans un rayon de 5 km du centre-ville a été stable alors qu'elle a baissé dans le rayon de 5 à 10 km à Montréal et dans le rayon de 5 à 20 km à Toronto. Dans les autres six grandes RMR, la proportion d'emplois dans le centre-ville a diminué alors qu'elle a augmenté dans des lieux plus éloignés.

1.2 Les emplois dans le secteur de la fabrication sont également plus susceptibles de déménager dans les banlieues

Le déplacement des activités de fabrication du centre de la ville vers les banlieues est l'une des caractéristiques de la densité croissante de l'emploi dans les banlieues et de sa diminution relative dans certains emplacements centraux. Ce mouvement est important pour plusieurs raisons. En premier lieu, le secteur de la fabrication est l'employeur traditionnel des travailleurs moins qualifiés, et les emplois dans ce secteur représentent à certains égards les « bons emplois » qui ont été perdus lors de la restructuration économique qui a eu lieu durant les années 1990. Si les bons emplois accessibles aux travailleurs moins qualifiés quittent le centre-ville, les travailleurs peu qualifiés qui habitent au centre-ville peuvent se trouver aux prises avec un défi. Il s'agit d'une expression de l'hypothèse « *spatial-skill-mismatch* » (décalage spatial et de qualification) (McLafferty et Preston, 1999; Gobillon, Selod et Zenou, 2003). Selon cette théorie, qui a beaucoup retenu l'attention des universitaires étudiant les villes américaines, la décentralisation des emplois au niveau d'entrée vers les banlieues a créé des conditions négatives sur le marché du travail pour les travailleurs peu qualifiés qui habitent dans les centres-ville. En deuxième lieu, le déménagement de la fabrication et des activités industrielles en général à l'extérieur du centre-ville libère des ressources qui peuvent être utilisées à d'autres fins. Toutefois, les immeubles et les terrains quittés souvent ne conviennent pas aux besoins modernes et entraînent des dépenses de décontamination et autres dépenses de désaffectation avant de pouvoir être utilisés à d'autres fins (Filion et Rutherford, 2000).

Les emplois dans le secteur de la fabrication sont beaucoup moins centralisés dans les RMR que l'ensemble des emplois. Cela est attribuable aux concentrations élevées d'emplois dans le monde des affaires et dans la fonction publique dans le centre-ville, les emplois dans le domaine de la fabrication étant habituellement concentrés dans des emplacements industriels entourant le centre-ville. En 2001, à Toronto, seulement 5,2 % des emplois manufacturiers étaient situés dans un rayon de 5 km du centre-ville, comparativement à 23,1 % de tous les emplois (tableau 1.3). Cependant, comme tous les emplois, ceux dans le secteur de la fabrication sont également devenus moins concentrés dans le centre-ville. Si nous prenons Montréal comme exemple, nous observons que la proportion d'emplois manufacturiers dans un rayon de 5 km du centre-ville est passée de 13,8 % à 10,2 %, baisse attribuable à la perte de 8 600 emplois dans le centre-ville. Parallèlement, la distance moyenne entre les emplois dans le secteur de la fabrication et le centre-ville est passée de 13,2 km à 14,1 km. En tout, 24 des 27 RMR ont vu leur part de l'emploi dans le secteur de la fabrication diminuer dans la zone centrale et 7 RMR ont connu une baisse de plus de 10 %.

En même temps, dans de nombreuses RMR, l'importance du secteur de la fabrication a augmenté dans des emplacements plus éloignés du centre-ville. Les graphiques de densité de la distance entre le lieu de travail et le centre-ville pour les emplois manufacturiers dans les huit RMR les plus grandes montrent ces tendances (figure 1.2). À Toronto, la proportion de travailleurs de la fabrication dans les régions situées à une distance d'au moins 20 km du centre-ville est passée de 50,8 % en 1996 à 56,7 % en 2001 et elle a diminué dans presque toutes les autres zones de distance. Le noyau central de Montréal, autrefois un centre de fabrication dynamique, a également perdu des emplois au profit des régions périphériques. Les pertes d'emplois dans le secteur de la fabrication dans le noyau central d'Ottawa–Hull et de Vancouver ont également été compensées par des gains dans des emplacements plus éloignés du centre-ville[6].

Pourquoi les activités manufacturières dans les régions urbaines centrales sont-elles à la baisse? Selon Baldwin et Brown (2003), plusieurs facteurs expliquent pourquoi la production manufacturière a tendance à s'installer à l'extérieur du centre-ville. En premier lieu, il se peut que le transport des marchandises par camion réduise la dépendance des industries à l'égard des emplacements urbains centraux ayant accès au transport par eau ou par chemin de fer. En deuxième lieu, les fabricants sont peut-être attirés par les banlieues en raison des grands terrains à prix abordable qui s'y trouvent et qui permettent de construire des immeubles d'un seul étage sur de grands emplacements.

1.3 Évolution de l'emplacement des emplois et pressions exercées par le navettage

À prime abord, la banlieusardisation des emplois semble simplement être liée à la croissance de la population et de l'emploi dans les RMR. La croissance de l'emploi dans les RMR s'accompagne d'un besoin croissant d'utiliser les emplacements vacants habituellement situés en périphérie des RMR pour y aménager des emplacements de travail et des emplacements résidentiels. D'ailleurs, d'autres études montrent que les populations banlieusardes des RMR augmentent de façon analogue à celles décrites pour les emplois dans les sections ci-dessus (Bunting, Filion et Priston, 2002; nº 96F0030XIF2001001 au catalogue de Statistique Canada).

Le tableau 1.4 montre la distance moyenne entre les lieux de résidence des travailleurs et le centre-ville et la distance moyenne entre les lieux d'emploi des travailleurs et le centre-ville pour 2001, ainsi que la variation en pourcentage de ces facteurs entre 1996 et 2001. Comme on pouvait s'y attendre, les distances moyennes entre le lieu de travail et le lieu de résidence et la variation des distances moyennes dans ces facteurs sont fortement corrélées dans les RMR.

6. D'autres études montrent que la banlieusardisation de l'emploi dans le secteur de la fabrication n'est pas un phénomène récent. Baldwin et Brown (2003) montrent que l'emploi dans le secteur de la fabrication à Toronto, Montréal et Vancouver s'est également concentré davantage dans les banlieues durant la période allant de 1976 à 1997.

Si la banlieusardisation des emplois reflète simplement la banlieusardisation de la population, alors ce phénomène a d'importantes répercussions sur le plan du navettage. Si les banlieusards se déplacent simplement pour se rendre à l'un de ces nouveaux lieux de travail en banlieue, alors les distances moyennes de navettage ne sont pas nécessairement plus grandes. En outre, si le navettage se fait alors dans une région plus grande, il n'entraînera pas nécessairement une plus grande congestion.

Au chapitre 3, nous examinons plus en détail les questions liées au navettage dans les RMR en expansion. Toutefois, il convient de nous pencher dans la présente section sur certaines des répercussions éventuelles de la décentralisation urbaine sur les tendances de navettage.

En premier lieu, la décentralisation des emplois n'entraîne pas nécessairement de plus longues distances de navettage. Le tableau 1.5 montre les distances moyennes de navettage pour les travailleurs des RMR ainsi que la distance moyenne de navettage pour les travailleurs dont les lieux de travail se situent à différentes distances du centre-ville. Dans les RMR plus décentralisées, les distances moyennes de navettage ne sont pas plus longues. Par exemple, à Toronto, Montréal et Vancouver, les distances moyennes entre le lieu de travail et le centre-ville de même que les distances moyennes de navettage sont relativement grandes. Toutefois, une *plus grande* décentralisation n'entraîne pas nécessairement de *plus grandes* distances de navettage. Comme le montre le tableau 1.5, les distances de navettage sont souvent les plus grandes dans le cas des personnes qui travaillent au centre-ville, tandis que dans de nombreuses RMR les distances moyennes de navettage sont plus courtes dans le cas des travailleurs qui se rendent à un lieu de travail à l'extérieur du centre-ville. Selon le raisonnement exposé ci-dessus, il se peut que les emplois qui se rapprochent des banlieues se rapprochent également du lieu où habitent la plupart des travailleurs.

Toutefois, la distance moyenne de navettage pourrait être moins importante que la nature du trajet et le choix du mode de transport. La décentralisation croissante des lieux de travail et de résidence dans les RMR pourrait exercer des pressions sur les réseaux de transport en commun qui peuvent avoir de la difficulté à fournir des services adéquats et compétitifs de navettage vers ces emplacements décentralisés. En outre, la nature du navettage devient plus complexe, des proportions plus petites de navetteurs empruntant les routes traditionnelles qui relient la banlieue aux lieux d'emploi au centre-ville et des proportions plus importantes faisant la navette à l'intérieur des municipalités banlieusardes, d'une municipalité banlieusarde à l'autre, et de la ville-centre vers la banlieue (nº 96F0030XIF2001010 au catalogue de Statistique Canada). Nous examinons ces thèmes à la dernière section du présent rapport.

1.4 Emplacement et immigration

L'immigration contribue de façon importante à la croissance du Canada et particulièrement des plus grandes villes du Canada. En fait, en 2001, 5,4 millions de personnes, soit 18,4 % de la population totale, étaient nées à l'extérieur du pays, proportion la plus élevée en plus de 70 ans. Parmi les nouveaux Canadiens qui sont arrivés durant les années 1990, 94 % habitaient dans une région métropolitaine de recensement canadienne, comparativement à 64 % de la population totale habitant dans ces régions. Enfin, près des trois quarts (73 %) des immigrants qui sont arrivés au pays durant les années 1990 se sont installés à Toronto, Vancouver et Montréal. La tendance à l'établissement des immigrants dans ces trois centres urbains augmente au fil du temps (nº 96F0030XIF2001008 au catalogue de Statistique Canada).

Cet afflux d'immigrants dans les plus grandes RMR du Canada a beaucoup retenu l'attention de chercheurs souhaitant en comprendre l'effet sur les profils d'établissement en région urbaine et les lieux d'emploi, ainsi que les répercussions éventuelles sur le plan de la fourniture de services publics en général et plus particulièrement de services de transport en commun. Les immigrants ont tendances à avoir des taux élevés d'études universitaires et sont souvent admis au Canada dans des catégories spéciales pour les travailleurs autonomes, entrepreneurs et investisseurs, et ils peuvent contribuer au capital humain et financier de la ville. En outre, les immigrants s'établissent de plus en plus dans les banlieues des

plus grandes villes canadiennes, particulièrement à Toronto et à Vancouver. Chose intéressante, la croissance de la population immigrante dans les banlieues s'est accompagnée d'une ségrégation résidentielle croissante des minorités visibles, les membres d'une même minorité visible ayant de plus en plus tendance à se regrouper dans des quartiers (Hou et Picot, 2003). Ces tendances créent un besoin d'organisations institutionnelles et commerciales offrant des services à ces collectivités (Hiebert, 2000).

Le troisième chapitre du présent rapport porte sur des recherches qui révèlent une répercussion particulière de la banlieusardisation croissante de la population des immigrants. Il s'agit du fait que les nouveaux immigrants (ceux qui sont arrivés au Canada durant les dix années précédant le recensement) ont des taux plus élevés d'utilisation du transport en commun que les personnes nées au Canada, même lorsque leurs caractéristiques démographiques et dans le domaine du revenu sont maintenues constantes.

Tableau 1.1 : Nombre et répartition en pourcentage des travailleurs des RMR selon la distance entre le lieu de travail et le centre-ville*, 2001

	0 à 5 km	5 à 10 km	10 à 15 km	15 à 20 km	20 à 25 km	25 km +	Emploi
St. John's	73,5	17,9	4,1	2,3	0,9	1,3	85 200
Halifax	69,0	11,0	9,1	5,4	0,5	5,0	186 100
Saint John	68,7	17,1	3,5	6,3	1,3	3,2	57 600
Chicoutimi–Jonquière	48,2	12,1	28,1	10,7	0,6	0,4	68 700
Québec	41,6	38,4	10,8	4,4	1,9	3,0	337 700
Sherbrooke	76,6	14,3	4,3	4,8	0,0	0,0	71 300
Trois-Rivières	77,4	12,1	6,7	0,1	3,7	0,0	61 600
Montréal	28,1	24,3	19,2	10,3	7,5	10,6	1 699 900
Ottawa–Hull	45,6	29,1	9,0	10,5	1,7	4,1	573 000
Kingston	58,0	32,0	2,6	1,5	5,1	0,8	72 600
Oshawa	62,4	26,5	6,0	2,9	2,2	0,0	109 100
Toronto	23,1	10,2	11,8	13,2	15,6	26,2	2 461 700
Hamilton	37,4	27,7	19,9	12,2	1,3	1,5	275 200
St. Catharines–Niagara	35,3	7,2	17,0	27,4	2,3	10,8	167 000
Kitchener	46,8	20,2	17,3	15,8	0,0	0,0	215 200
London	47,6	33,2	2,3	2,1	8,7	6,1	211 300
Windsor	48,8	32,9	10,8	2,8	1,6	3,1	153 800
Sudbury	63,0	13,0	9,7	9,5	0,0	4,8	71 900
Thunder Bay	60,4	33,9	2,8	0,0	2,9	0,1	57 600
Winnipeg	52,8	36,1	8,5	1,0	0,9	0,7	345 400
Regina	90,7	6,4	0,0	1,4	0,0	1,5	99 600
Saskatoon	85,2	9,7	0,0	1,0	0,7	3,4	108 500
Calgary	56,4	23,7	14,6	2,0	0,5	2,8	496 700
Edmonton	34,2	34,9	17,3	1,7	0,5	11,4	462 800
Abbotsford	72,5	18,7	8,5	0,0	0,3	0,0	50 400
Vancouver	30,8	24,0	12,9	6,5	13,2	12,7	922 900
Victoria	69,8	12,4	5,8	4,8	3,8	3,4	143 800
Toutes les RMR	38,3	21,3	12,8	8,6	7,4	11,6	9 566 500

Note : Toutes les personnes de 15 ans et plus dont le lieu habituel de travail est situé dans une RMR sont incluses.
* Le centre-ville est défini comme étant le secteur de recensement où est situé l'hôtel de ville du centre urbain.
Source : Recensement du Canada, 2001.

Tableau 1.2 : Variation de l'emploi selon la distance du centre-ville*, 1996 à 2001

	0 à 5 km			5 km +			Distance moyenne	
	1996	2001	Différence dans le nombre d'emplois	1996	2001	Différence dans le nombre d'emplois	1996	2001
St. John's	80,4	73,5	-1 800	19,6	26,5	6 900	4,2	4,7
Halifax	75,1	69,0	-200	24,9	31,0	15 100	4,9	6,6
Saint John	74,8	68,7	-1 100	25,2	31,4	4 400	5,0	5,3
Chicoutimi–Jonquière	49,4	48,2	-100	50,6	51,9	1 500	7,7	7,4
Québec	43,9	41,6	-2 200	56,1	58,5	15 200	6,9	7,0
Sherbrooke	81,0	76,6	1 600	19,0	23,4	4 300	3,9	4,3
Trois-Rivières	79,9	77,4	-2 200	20,1	22,6	1 400	4,0	4,2
Montréal	28,5	28,1	31 900	71,5	71,9	102 500	11,5	11,8
Ottawa–Hull	48,9	45,6	11 900	51,1	54,4	51 700	7,1	7,6
Kingston	65,0	58,0	-3 400	35,0	42,0	6 000	4,9	5,2
Oshawa	68,7	62,4	800	31,4	37,6	10 300	5,2	5,4
Toronto	23,0	23,1	72 700	77,0	77,0	237 200	16,5	17,2
Hamilton	40,0	37,4	-2 300	60,0	62,6	14 700	7,7	8,2
St. Catharines–Niagara	37,2	35,3	500	62,9	64,7	9 400	12,3	12,3
Kitchener	51,0	46,8	2 300	49,0	53,3	20 100	7,5	7,7
London	50,7	47,6	2 900	49,3	52,4	15 500	6,6	7,6
Windsor	85,3**	81,7***	4 600**	14,8**	18,3**	7 200**	6,1	6,6
Grand Sudbury	66,0	63,0	-3 400	34,0	37,0	1 600	6,2	6,9
Thunder Bay	61,6	60,4	-2 400	38,4	39,7	-300	4,5	4,8
Winnipeg	56,9	52,8	-3 300	43,1	47,2	21 800	5,2	5,5
Regina	92,3	90,7	2 400	7,8	9,3	1 800	2,8	3,1
Saskatoon	88,6	85,2	3 800	11,4	14,8	4 700	3,5	4,0
Calgary	60,5	56,4	29 700	39,5	43,6	52 700	5,5	6,3
Edmonton	37,8	34,2	4 200	62,2	65,8	51 300	9,0	9,6
Abbotsford	73,9	72,5	4 100	26,1	27,5	2 400	4,0	4,1
Vancouver	32,9	30,8	4 800	67,1	69,3	68 800	12,2	12,6
Victoria	72,2	69,8	200	27,9	30,2	5 000	5,0	5,4
Toutes les RMR	40,4	38,3	156 000	59,6	61,7	733 200	10,4	11,0

Note : Toutes les personnes de 15 ans et plus dont le lieu habituel de travail est situé dans une RMR sont incluses.
* Le centre-ville est défini comme étant le secteur de recensement où est situé l'hôtel de ville du centre urbain.
** Les valeurs pour Windsor sont données pour le rayon de 0 à 10 km.
Source : Recensement du Canada, 1996, 2001.

Tableau 1.3 : Variation de l'emploi dans le secteur de la fabrication selon la distance du centre-ville*, 1996 à 2001

	0 à 5 km			5 km +			Distance moyenne	
	1996	2001	Différence dans le nombre d'emplois	1996	2001	Différence dans le nombre d'emplois	1996	2001
St. John's	73,7	59,9	-500	26,3	40,1	600	5,8	7,1
Halifax	71,4	55,7	-1 900	28,6	44,3	1 600	7,1	12,6
Saint John	71,0	52,4	-2 400	29,0	47,6	500	3,5	4,7
Chicoutimi–Jonquière	22,4	22,7	300	77,6	77,3	900	10,0	9,8
Québec	41,1	32,1	-2 000	58,9	67,9	3 700	8,1	8,4
Sherbrooke	71,9	63,1	600	28,1	36,9	1 900	5,4	6,3
Trois-Rivières	65,7	59,1	-900	34,3	40,9	700	5,1	6,5
Montréal	13,8	10,2	-8 600	86,2	89,8	28 800	13,2	14,1
Ottawa–Hull	15,8	11,3	-300	84,2	88,7	12 200	12,7	12,9
Kingston	29,5	26,9	-100	70,5	73,1	300	8,5	8,4
Oshawa	80,1	71,4	-3 100	19,9	28,6	2 100	4,8	5,3
Toronto	8,0	5,2	-9 400	92,0	94,8	43 700	20,3	22,1
Hamilton	31,7	27,9	-2 300	68,3	72,1	1 900	8,8	9,4
St. Catharines–Niagara	35,8	37,0	-500	64,2	63,0	-1 900	12,5	12,4
Kitchener	41,3	34,2	-2 500	58,7	65,8	6 800	8,8	9,3
London	23,7	18,3	-900	76,3	81,7	5 600	10,0	12,3
Windsor	83,9**	75,6**	200**	16,0**	24,6**	5 000**	6,7	7,5
Grand Sudbury	54,5	34,5	-1 100	45,5	65,5	700	6,3	8,2
Thunder Bay	68,2	70,4	-200	31,8	29,6	-300	5,2	5,3
Winnipeg	51,8	41,5	-3 800	48,2	58,5	6 400	5,5	6,1
Regina	90,5	91,9	-800	9,5	8,1	-200	5,0	4,8
Saskatoon	89,9	86,7	-600	10,1	13,3	300	3,9	4,2
Calgary	56,6	44,0	-2 600	43,4	56,0	8 700	6,4	8,0
Edmonton	17,4	11,7	-2 200	82,6	88,3	4 700	12,2	12,6
Abbotsford	76,8	70,8	-100	23,2	29,2	500	4,8	5,0
Vancouver	20,6	16,9	-3 500	79,4	83,1	4 600	14,4	15,7
Victoria	58,8	43,9	-1 200	41,2	56,1	800	7,7	10,5
Toutes les RMR	24,4	19,8	-50 400	75,6	80,2	140 600	13,4	14,6

Note : Toutes les personnes âgées de 15 ans et plus dont le lieu habituel de travail est situé dans une RMR sont incluses.
* Le centre-ville est défini comme étant le secteur de recensement où est situé l'hôtel de ville du centre urbain.
** Les valeurs pour Windsor sont données pour le rayon de 0 à 10 km.
Source : Recensement du Canada, 1996, 2001.

Tableau 1.4 : Décentralisation des lieux de résidence et de travail, 1996 à 2001

RMR	Distance moyenne entre le lieu de travail et le centre-ville*		Distance moyenne entre le lieu de résidence et le centre-ville*	
	2001	Variation en %, 1996-2001	2001	Variation en %, 1996-2001
St. John's	4,7	12,4	8,2	2,1
Halifax	6,6	32,9	11,1	13,9
Saint John	5,3	6,4	11,8	1,3
Chicoutimi–Jonquière	7,4	-3,1	9,3	-2,0
Québec	7,0	1,2	9,7	-2,0
Sherbrooke	4,3	9,7	5,6	-1,8
Trois-Rivières	4,2	6,8	5,6	-1,4
Montréal	11,9	2,8	15,6	0,4
Ottawa–Hull	7,6	7,1	12,1	-2,7
Kingston	5,2	5,7	9,2	4,3
Oshawa	5,4	4,6	6,5	-0,2
Toronto	17,3	4,7	20,4	2,9
Hamilton	8,2	5,4	8,9	1,8
St. Catharines–Niagara	12,3	-0,6	13,3	-0,2
Kitchener	7,7	3,2	8,2	1,1
London	7,6	15,3	8,8	13,6
Windsor	6,6	7,2	9,4	10,8
Greater Sudbury	6,9	11,5	10,1	2,7
Thunder Bay	4,8	5,5	7,4	3,9
Winnipeg	5,5	6,5	8,0	-0,7
Regina	3,1	7,8	5,3	2,5
Saskatoon	4,0	14,8	6,8	2,1
Calgary	6,3	13,7	10,4	4,4
Edmonton	9,6	6,5	12,6	-0,3
Abbotsford	4,1	2,2	5,2	-3,3
Vancouver	12,6	3,0	16,0	0,4
Victoria	5,4	9,1	8,2	0,7
Toutes les RMR	11,0	5,8	14,0	2,2

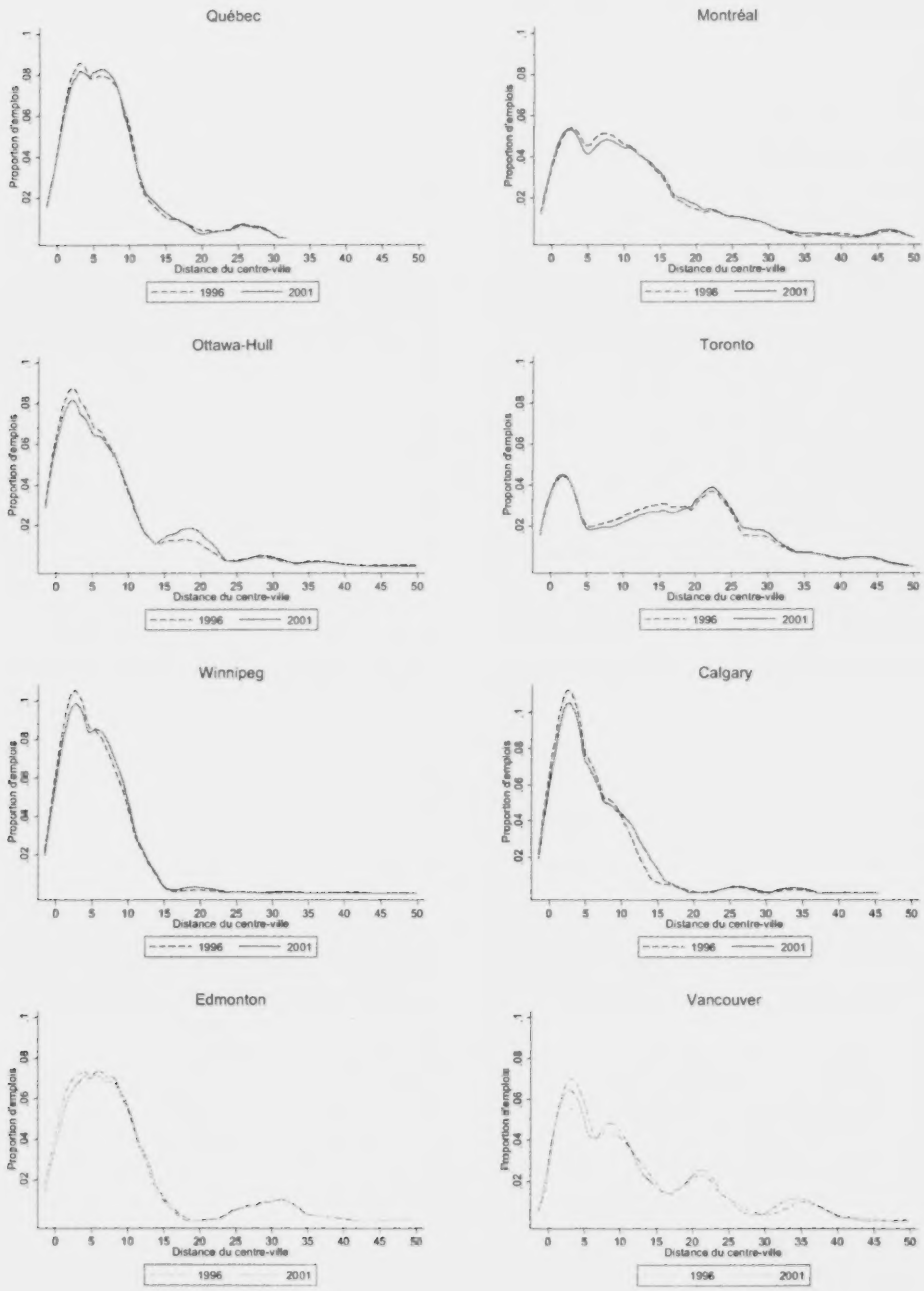
Note: Toutes les personnes âgées de 15 ans et plus dont le lieu habituel de travail est situé dans une RMR sont incluses.
* Le centre-ville est défini comme étant le secteur de recensement où est situé l'hôtel de ville du centre urbain.
Source : Recensement du Canada, 1996, 2001.

Tableau 1.5 : Distance moyenne de navettage, 2001

RMR	Tous les travailleurs	Selon la distance entre le lieu de travail et le centre-ville*			
		0 à 5 km	5 à 10 km	10 à 25 km	25 km +
St. John's	6,7	6,9	6,6	5,8	6,2
Halifax	8,7	8,0	8,1	8,9	21,2
Saint John	9,6	9,6	11,6	7,6	6,0
Chicoutimi–Jonquière	6,4	6,4	6,5	6,4	6,1
Québec	7,6	7,4	7,4	7,4	13,3
Sherbrooke	5,2	4,8	5,3	9,0	...
Trois-Rivières	5,3	4,6	5,3	11,9	...
Montréal	9,9	10,1	9,0	10,5	9,1
Ottawa–Hull	9,9	9,8	9,2	10,7	11,2
Kingston	7,3	7,0	6,9	11,1	6,9
Oshawa	6,4	5,7	7,6	7,5	...
Toronto	12,2	12,9	10,7	12,1	12,2
Hamilton	7,4	6,3	7,0	9,2	6,1
St. Catharines–Niagara	7,7	7,0	8,6	7,9	8,8
Kitchener	6,1	5,2	6,6	7,0	...
London	6,9	5,8	7,3	8,6	11,4
Windsor	7,6	7,1	7,3	9,9	8,3
Grand Sudbury	8,6	7,9	10,1	8,9	13,9
Thunder Bay	6,6	6,4	6,1	10,8	10,1
Winnipeg	7,1	6,7	7,2	8,3	11,0
Regina	5,3	5,2	5,0	10,7	14,8
Saskatoon	6,3	5,8	7,0	8,4	18,2
Calgary	8,8	8,9	7,8	9,8	10,0
Edmonton	9,8	8,6	8,9	9,4	17,3
Abbotsford	4,9	4,5	5,5	6,7	...
Vancouver	10,1	9,7	10,0	10,7	9,6
Victoria	6,7	6,0	6,7	8,9	10,0
Toutes les RMR	9,6	8,7	8,7	10,6	11,6

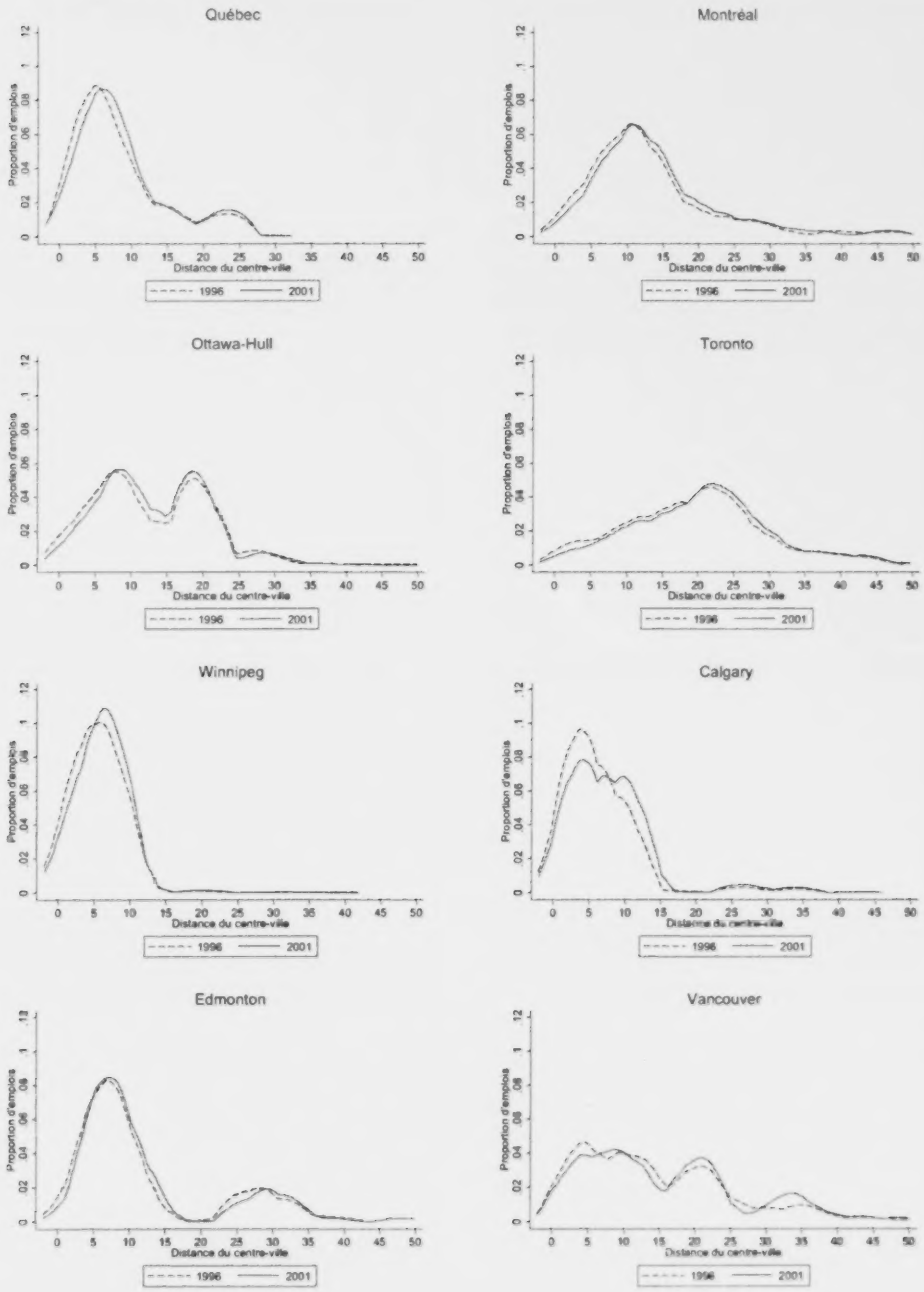
Note : Toutes les personnes de 15 ans et plus dont le lieu habituel de travail est situé dans une RMR sont incluses.
* Le centre-ville est défini comme étant le secteur de recensement où est situé l'hôtel de ville du centre urbain.
... N'ayant pas lieu de figurer.
Source : Recensement du Canada, 2001.

Figure 1.1 : Densités des distances entre le lieu de travail et le centre-ville (en kilomètres), 1996 et 2001, certaines RMR



Source : Recensement du Canada, 1996, 2001.

Figure 1.2 : Densités des distances entre le lieu de travail et le centre-ville (en kilomètres), emplois manufacturiers seulement, 1996 et 2001, certaines RMR



Source : Recensement du Canada, 1996, 2001.

Chapitre 2

Caractéristiques de l'emploi selon l'emplacement

Comme nous l'avons suggéré à la section précédente, un nombre disproportionné des emplois situés au centre-ville sont des emplois de cols blancs axés sur les services, tandis qu'un nombre disproportionné des emplois dans les ceintures industrielles autour du centre-ville sont des emplois manufacturiers, mais y a-t-il d'autres caractéristiques qui décrivent les emplois dans différentes parties de la ville? On peut également utiliser d'autres facteurs comme la classification des salaires et des professions selon le niveau de compétences pour produire un gradient des caractéristiques des emplois. Les emplois plus éloignés du centre-ville sont-ils moins bien rémunérés? De même, exigent-ils moins de compétences? Le but ici est de caractériser les emplois au centre-ville et les emplois en banlieue. Comment diffèrent-ils? La situation a-t-elle évolué?

2.1 Les emplois au centre-ville sont principalement dans le secteur des services où la rémunération est élevée

Le tableau 2.1 montre les emplois dans les huit RMR les plus grandes, selon l'industrie et la distance entre le lieu d'emploi et le centre-ville. À Québec, par exemple, 66,0 % des emplois situés dans un rayon de 5 km du centre-ville[7] sont dans le secteur des services. Il s'agit principalement d'emplois de cols blancs bien rémunérés dans le secteur des services publics et dans l'industrie des services aux entreprises. À mesure que l'on s'éloigne du centre-ville, la répartition des emplois devient moins concentrée dans le secteur des services. Seulement 59,0 % de ces emplois situés dans un rayon de 5 à 10 km sont dans ce secteur et leur proportion passe à 56,8 % dans le cas des emplois situés dans un rayon de 10 à 15 km et à 41,6 % dans le cas de ceux situés dans un rayon de 15 à 20 km.

De même, les emplois au centre-ville sont moins susceptibles d'être des emplois manufacturiers que ceux dans les banlieues. À Québec, 6,9 % des emplois situés dans un rayon de 5 km du centre-ville sont des emplois manufacturiers, comparativement à 15,1 % de ceux situés dans un rayon de 15 à 20 km du centre-ville.

Des tendances analogues se dégagent lorsque nous examinons d'autres RMR. Une comparaison des emplois dans un rayon de 0 à 5 km du centre-ville de Montréal et de ceux dans un rayon de 10 à 15 km du centre-ville révèle que les emplois situés au centre-ville sont plus susceptibles d'être dans le secteur des services et moins susceptibles d'être des emplois manufacturiers.

Les emplois dans le secteur des services aux consommateurs, soit le commerce de détail et les services personnels, sont habituellement situés près du lieu de résidence des consommateurs au lieu d'être concentrés dans le centre-ville. Par conséquent, les emplois ont tendance à être davantage concentrés dans les services aux consommateurs à mesure que leur emplacement s'éloigne du centre-ville (tableau 2.1). Toutefois, nous observons également une réorientation de la concentration des emplois dans le secteur du commerce de détail (importante composante des services aux consommateurs), soit du centre-ville vers les banlieues, dans les huit RMR les plus grandes. C'est ce que révèle la figure 2.1 qui montre la densité des emplacements des emplois dans le secteur du commerce de détail selon leur distance du centre-ville. Comme dans le cas de tous les emplois, nous observons un décalage vers la droite des densités indiquées

7. Comme ailleurs dans le présent rapport, le centre-ville est défini d'après l'emplacement de l'hôtel de ville du centre urbain.

à la figure 2.1. Dans le cas de Montréal, ce décalage est relativement petit, mais il est plus prononcé dans le cas d'autres RMR. La plupart des régions urbaines comprennent de nombreux points de vente au détail en banlieue qui font accroître la circulation en attirant les travailleurs durant les heures de navettage ainsi que des acheteurs tout au long de la journée.

2.2 Des proportions importantes de travailleurs sont concentrées dans un nombre relativement petit de grandes grappes d'emploi

Les cartes 2.1 à 2.8 montrent la concentration de l'emploi selon une méthode tirée de l'étude de Shearmur et Coffey (2002). Selon cette méthode, les grappes d'emploi, qui sont des secteurs de forte concentration de l'emploi, sont définies à l'aide des données des secteurs de recensement (voir l'encadré 2.1). Les grappes d'emploi sont un groupe de secteurs de recensement (ou un seul secteur de recensement, les grappes d'emploi pouvant être situées dans un ou plusieurs secteurs de recensement) dans lequel (1) le nombre d'emplois dans chaque secteur de recensement est supérieur au nombre d'habitants dans ce secteur et (2) chaque secteur de recensement comprend un lieu de travail qui compte au moins 5 000 travailleurs. Dans la présente étude, nous examinons plus particulièrement les *grappes primaires* qui comprennent au moins un secteur de recensement comptant 15 000 travailleurs ou plus. Le cœur du centre-ville des RMR comprend habituellement une de ces grappes d'emploi primaires que nous pouvons appeler le secteur du centre des affaires (SCA). D'autres grappes d'emploi se trouvent près des aéroports, des zones industrielles ou des universités. Cette méthode est utile puisqu'elle nous permet de déterminer aux fins de l'analyse un nombre défini d'unités géographiques qui, ensemble, représentent une part importante de l'emploi dans la RMR. En outre, ces unités d'analyse sont relativement localisées, ce qui sera important lorsque nous examinerons à la section suivante l'accès à ces grappes au moyen des réseaux de transport en commun.

Encadré 2.1 : Définition des secteurs de recensement

Les secteurs de recensement (SR) sont de petites régions géographiques relativement stables comptant généralement de 2 500 à 8 000 habitants. Ils sont situés dans les régions métropolitaines de recensement et dans les agglomérations de recensement dont la population du noyau urbain était égale ou supérieure à 50 000 habitants lors du recensement précédent. Dans ces agglomérations, un comité de spécialistes locaux (par exemple, des planificateurs, des travailleurs de la santé, des travailleurs sociaux et des éducateurs) délimite les SR en collaboration avec Statistique Canada. Le SR est défini de façon à être aussi homogène que possible en ce qui a trait aux caractéristiques socioéconomiques, comme un même statut économique et de mêmes conditions de vie sociale au moment de sa création. En outre, la forme du SR doit être aussi compacte que possible et ses limites doivent coïncider avec des caractéristiques physiques permanentes et facilement reconnaissables. Par conséquent, le SR correspond étroitement à ce que la plupart des gens considèrent comme un quartier.

Jusqu'à la moitié des travailleurs dans une RMR sont employés dans un nombre relativement petit de grappes d'emploi fortement concentrées dans des emplacements autour de la ville. Dans le cas de Toronto, par exemple, 58,2 % des travailleurs travaillent dans une zone définie comme étant une grappe d'emploi, tandis que 47,7 % travaillent dans une grappe primaire (où au moins un secteur de recensement compte plus de 15 000 travailleurs). Ensemble, ces grappes comprennent seulement 88 des 932 secteurs de recensement de Toronto, tandis que les grappes primaires, qui représentent près de 1,2 million de travailleurs, comprennent seulement 56 secteurs de recensement (carte 2.4). À Calgary, les travailleurs dans les 17 secteurs de recensement qui comprennent ses trois grappes primaires et d'autres grappes d'emploi plus petites représentent 63,4 % de l'emploi total dans la RMR (carte 2.6).

Le tableau 2.2 montre la répartition de l'emploi selon l'industrie et la grappe d'emploi. Dans le SCA de Montréal, 80,1 % des emplois sont dans le secteur des services. La grappe d'emploi dont la concentration de services se situe au deuxième rang est la grappe Aéroport-Ouest, qui comprend 47,2 % des emplois dans le secteur des services. En revanche, l'emploi dans le secteur de la fabrication est davantage concentré dans les grappes en banlieue, puisque 44,5 % des emplois dans la grappe Montréal-Nord et 38,0 % des

emplois dans la grappe Aéroport-Ouest sont dans le secteur de la fabrication, comparativement à seulement 3,3 % dans la grappe SCA.

De même, à Ottawa–Hull, les emplois manufacturiers sont plus fortement représentés dans les grappes d'emploi en banlieue, soit à Kanata et à Ouest-Hunt Club, tandis que les emplois dans le secteur des services sont concentrés dans le SCA et au pré Tunney, le complexe de l'administration fédérale situé à l'ouest du SCA. Les autres RMR affichent des profils semblables.

2.3 Les emplois au centre-ville sont mieux rémunérés, mais d'autres grappes à forte rémunération sont évidentes

Le tableau 2.3 montre les gains moyens[8] des travailleurs dans les huit RMR les plus grandes, classifiés selon la distance entre le lieu de travail et le centre-ville. La première colonne montre les gains moyens. Ces gains sont généralement supérieurs dans le cas des emplois au centre-ville et inférieurs dans le cas de ceux situés à l'extérieur du centre-ville. La baisse n'est pas monotone d'une tranche à l'autre. Toutefois, nous observons une tendance générale à la baisse des gains dans les huit RMR les plus grandes.

Entre 1996 et 2001, les gains des travailleurs employés dans le centre-ville ont augmenté par rapport à ceux des travailleurs occupant un emploi dans un emplacement moins central. La figure 2.2 montre les gains moyens pour 1996 et 2001 pour chacune des huit RMR les plus grandes. Comme les gains moyens (de tous les travailleurs) ont augmenté entre 1996 et 2001 dans ces RMR, à la figure 2.2 nous avons normalisé les gains en divisant ceux-ci dans chaque fourchette de distance par les gains moyens observés dans la RMR pour l'année en question. À Toronto, par exemple, où l'évolution est peut-être la plus frappante, la rémunération des travailleurs dont l'emploi était situé dans un rayon de 5 km du centre-ville correspondait à 1,15 fois celle du travailleur torontois moyen en 1996, mais à 1,24 fois celle du travailleur moyen en 2001. Durant cette même période, les gains des travailleurs dont le lieu de travail était situé à l'extérieur du centre-ville étaient légèrement inférieurs et leurs gains relatifs ont baissé. Parmi les RMR les plus grandes, la seule dont la rémunération relative des emplois au centre-ville n'a pas augmenté est Ottawa–Hull, où la fin des années 1990 a été marquée par la hausse des gains des employés de technologie de pointe travaillant dans un rayon de 15 à 25 km du centre-ville. Québec est la seule grande RMR qui a connu une hausse des gains relatifs dans des secteurs situés à une distance d'au moins 25 km du centre-ville. Les emplois concernés par ces changements étaient surtout situés près des installations militaires de Valcartier.

Peu d'emplois dans le centre-ville sont des emplois faiblement rémunérés comparativement à ceux dans les banlieues, et on y trouve davantage d'emplois bien rémunérés. Le tableau 2.3 montre les emplois organisés par quartile de gains, le quartile inférieur comprenant les emplois les plus mal rémunérés et le quartile supérieur, ceux les mieux rémunérés. Les quartiles sont définis au niveau de la RMR, de sorte qu'une valeur supérieure à 25 % indique que les travailleurs dans ce secteur sont plus susceptibles d'entrer dans cette catégorie de gains que l'ensemble des travailleurs de la RMR. À Toronto, 33,4 % des travailleurs employés dans un rayon de 5 km du centre-ville appartiennent au quartile supérieur de gains, ce qui indique que les travailleurs au centre-ville sont plus susceptibles que d'autres d'être bien rémunérés (autrement, seulement 25 % auraient des gains aussi élevés). La proportion de travailleurs se situant dans le quartile supérieur de gains diminue à mesure que l'on s'éloigne du centre-ville. Toutefois, la baisse n'est pas monotone. Parmi les travailleurs occupant un emploi situé dans un rayon de 5 à 10 km du centre ville, 22,7 % ont des gains suffisamment élevés pour se situer dans le quartile supérieur, comparativement à 24,8 % de ceux travaillant dans un rayon de 10 à 15 km du centre-ville. Cet écart est probablement attribuable aux différentes grappes d'emploi comprises dans les zones concentriques à mesure que l'on s'éloigne du centre-ville.

8. Les gains sont définis comme étant la somme des revenus tirés d'un emploi (traitements et salaires, revenu agricole net et revenu net provenant d'entreprises non agricoles non constituées en société et(ou) de l'exercice d'une profession) sur une base annuelle, pour les travailleurs à temps plein à longueur d'année (avant impôt).

Le tableau 2.4 montre la proportion de travailleurs se situant dans les quartiles inférieur et supérieur de gains, selon la grappe d'emploi. Comme nous l'avons mentionné ci-dessus, les travailleurs dans le SCA de Toronto sont parmi les mieux rémunérés dans cette RMR, 34,3 % appartenant au quartile supérieur de gains. Toutefois, les gains sont supérieurs dans la grappe 401-404, où 35,9 % des travailleurs se situent dans le quartile supérieur de gains. D'autres grappes, comme celles de l'Aéroport-Ouest, la grappe 427-Gardiner, et la grappe 401-Allan Road, sont moins susceptibles d'avoir des travailleurs se situant dans le quartile supérieur de gains. Ces mêmes grappes sont également plus susceptibles d'avoir des travailleurs se situant dans le quartile inférieur de gains. Par exemple, 35,5 % des travailleurs dans la grappe 401-Allan Road se situent dans le quartile inférieur de gains, ce qui est peut-être attribuable au grand nombre d'emplois dans le secteur de la vente au détail dans le centre commercial Yorkdale.

D'autres RMR affichent des tendances semblables, soit une concentration des emplois bien rémunérés au centre-ville, mais d'autres grappes d'emploi où la rémunération est élevée sont également évidentes. Par exemple, à Vancouver, 30,1 % des travailleurs occupant un emploi dans le SCA et 30,4 % de ceux dans la grappe autour de l'Université de la Colombie-Britannique se situent dans le quartile supérieur de gains.

Enfin, il convient de souligner que les emplois dans le quartile inférieur sont concentrés dans le segment géographique « sans grappe » dans toutes les RMR. Dans la plupart des RMR, les segments sans grappe sont fortement pondérés par les emplois dans le secteur des services aux consommateurs, qui habituellement sont situés plus près du lieu de résidence des travailleurs, plutôt que du lieu de travail de ces derniers.

2.4 Les exigences en matière de compétences sont plus élevées pour les emplois au centre-ville

Les tableaux 2.5 et 2.6 montrent la répartition géographique de l'emploi dans les RMR selon les exigences en matière de compétences. Suivant une méthode utilisée dans d'autres publications de Statistique Canada (p. ex. nº 96F0030XIF2001009 au catalogue de Statistique Canada), nous avons attribué aux emplois une catégorie de compétences selon la Classification nationale des professions (CNP), de manière à obtenir quatre niveaux, soit compétences de gestionnaire, compétences exigeant normalement un diplôme universitaire, compétences exigeant normalement un diplôme collégial et niveau moins élevé de compétences.

Les emplois situés dans un rayon de 5 km du centre-ville sont plus susceptibles d'exiger un diplôme universitaire que ceux qui sont plus éloignés (tableau 2.5). À Calgary, par exemple, 22,3 % des emplois au centre-ville exigent un diplôme universitaire, comparativement à 11,5 % des emplois situés dans un rayon de 10 à 15 km du centre-ville. Toutefois, comme dans le cas des gains, la baisse n'est pas toujours monotone, puisque les exigences en matière de compétences augmentent dans le cas des emplois situés dans un rayon de 15 à 20 km du centre-ville.

La même tendance se dégage du tableau 2.6 qui montre les compétences requises selon la grappe d'emploi. En 2001, 25,6 % des emplois dans le SCA de Calgary exigeaient des compétences de niveau universitaire comparativement à 11,1% des emplois à Calgary-Nord et à 4,5 % à Calgary-Sud.

De même, nous observons une plus forte concentration d'emplois n'exigeant pas habituellement un diplôme universitaire ou collégial dans les grappes situées hors du SCA. À Calgary-Nord, 49,1 % des emplois exigent de telles compétences, comparativement à 52,4 % des emplois à Calgary-Sud. En revanche, il s'agit de 32,1 % des emplois dans le SCA de Calgary.

Enfin, les emplois exigeant des compétences inférieures au niveau collégial sont plus concentrés dans les secteurs sans grappe.

2.5 Emplacement des emplois et hypothèse du décalage spatial

Au chapitre 1, nous avons décrit l'*hypothèse du décalage spatial* en termes d'accès des travailleurs moins qualifiés aux emplois au niveau d'entrée dans le secteur de la fabrication. Dans la mesure où ces « bons emplois » ont déménagé en banlieue, les habitants moins qualifiés du centre-ville pourraient être désavantagés sur le marché du travail. Même si nous n'examinons pas l'hypothèse du décalage spatial en détail dans le présent rapport, il est utile de se pencher sur les répercussions éventuelles des différences sur le plan des caractéristiques des emplois examinées ci-dessus dans les ouvrages qui portent sur cette question. Selon Gobillon, Selod et Zenou (2003), l'une des principales tendances observées en ce qui a trait au décalage spatial dans les villes aux États-Unis est que le nombre d'emplois peu spécialisés a augmenté rapidement en banlieue, mais non au centre-ville. Nous avons également conclu dans ce chapitre que les emplois peu spécialisés sont concentrés dans les banlieues et les emplois plus spécialisés, particulièrement dans le secteur des services, au centre-ville. Toutefois, d'autres caractéristiques du décalage spatial cernées par Gobillon, Selod et Zenou (2003), y compris la faible mobilité résidentielle des pauvres et la propension des quartiers du centre-ville d'être davantage aux prises avec des problèmes de pauvreté et de chômage, ne s'observent pas nécessairement au Canada. Par exemple, le premier rapport de cette série a montré que les quartiers à faible revenu sont dispersés dans la RMR et se trouvent tant au centre-ville que dans les banlieues de la plupart des RMR canadiennes les plus grandes (Heisz et McLeod, 2004). Il faudrait donc procéder à d'autres recherches pour déterminer si les changements survenus quant à l'emplacement géographique des emplois peu spécialisés ont eu un effet sur l'accès des travailleurs moins qualifiés au marché du travail.

Néanmoins, la tendance croissante des emplois peu spécialisés et mal rémunérés et de ceux du secteur de la fabrication à être situés en banlieue a d'importantes répercussions pour le navettage et sur la question de savoir qui utilise les services de transport en commun. Nous nous penchons sur cette question dans le chapitre qui suit.

Tableau 2.1: Répartition en pourcentage des emplois selon l'industrie et la distance entre le lieu de travail et le centre-ville*, certaines RMR, 2001

		Biens primaires et construction	Fabrication	Services aux consommateurs	Secteur des services
Québec	moins de 5 km	2,2	6,9	24,9	66,0
	5 à 10 km	4,8	9,8	26,4	59,0
	10 à 15 km	4,3	6,9	32,1	56,8
	15 à 20 km	10,0	15,1	33,3	41,6
	20 à 25 km	8,2	44,8	17,4	29,6
	au moins 25 km	1,9	1,1	14,9	82,2
Montréal	moins de 5 km	2,5	6,8	19,1	71,7
	5 à 10 km	2,8	20,5	25,2	51,5
	10 à 15 km	3,4	29,6	18,8	48,2
	15 à 20 km	5,0	21,8	26,1	47,2
	20 à 25 km	4,7	22,8	31,1	41,4
	au moins 25 km	6,1	19,4	30,8	43,7
Ottawa–Hull	moins de 5 km	1,3	2,1	16,9	79,7
	5 à 10 km	4,1	7,6	26,2	62,1
	10 à 15 km	5,7	21,7	23,4	49,2
	15 à 20 km	3,9	25,6	22,9	47,6
	20 à 25 km	7,5	7,3	44,4	40,7
	au moins 25 km	12,8	11,0	31,3	44,9
Toronto	moins de 5 km	2,3	4,0	18,7	74,9
	5 à 10 km	2,4	16,3	27,1	54,3
	10 à 15 km	3,6	17,5	23,4	55,6
	15 à 20 km	3,7	23,2	23,5	49,6
	20 à 25 km	4,7	23,1	20,5	51,7
	au moins 25 km	5,2	24,7	24,2	45,9
Winnipeg	moins de 5 km	3,0	11,3	21,9	63,7
	5 à 10 km	4,8	22,0	27,9	45,3
	10 à 15 km	3,9	4,1	31,7	60,4
	15 à 20 km	14,4	2,1	26,9	56,6
	20 à 25 km	18,1	11,7	29,3	40,9
	au moins 25 km	16,6	6,1	26,6	50,6
Calgary	moins de 5 km	13,3	7,6	19,3	59,8
	5 à 10 km	4,5	8,8	36,4	50,3
	10 à 15 km	6,3	19,6	32,1	42,0
	15 à 20 km	13,1	1,2	46,1	39,6
	20 à 25 km	4,6	1,5	55,3	38,7
	au moins 25 km	11,9	15,7	33,6	38,9
Edmonton	moins de 5 km	3,3	3,4	20,7	72,6
	5 à 10 km	7,1	13,5	30,1	49,4
	10 à 15 km	7,3	11,6	37,1	44,0
	15 à 20 km	5,6	0,7	35,1	58,5
	20 à 25 km	6,8	2,7	30,6	59,8
	au moins 25 km	19,8	17,4	24,6	38,2
Vancouver	moins de 5 km	2,8	5,9	25,9	65,3
	5 à 10 km	3,4	10,4	28,2	58,0
	10 à 15 km	5,2	12,1	24,0	58,7
	15 à 20 km	4,4	11,1	29,2	55,3
	20 à 25 km	4,9	18,3	26,1	50,7
	au moins 25 km	8,2	14,2	32,5	45,2

Note : Toutes les personnes de 15 ans et plus dont le lieu habituel de travail est situé dans une RMR sont incluses.
* Le centre-ville est défini comme étant le secteur de recensement où est situé l'hôtel de ville du centre urbain.
Source : Recensement du Canada, 2001.

Tableau 2.2 : Répartition en pourcentage des emplois selon l'industrie et la grappe d'emploi, certaines RMR, 2001

		Biens primaires et construction	Fabrication	Services aux consommateurs	Secteur des services
Québec	Secteur du centre des affaires	1,0	0,4	21,6	77,0
	Sainte-Foy	1,7	7,9	22,7	67,8
	Autres grappes	2,8	6,1	33,1	58,0
	Sans grappe	5,2	11,3	26,4	57,1
	Total, Québec	3,9	8,9	26,2	61,1
Montréal	Secteur du centre des affaires	2,1	3,3	14,6	80,1
	Aéroport-Ouest	2,2	38,0	12,6	47,2
	Montréal -Nord	6,0	44,5	14,5	35,1
	Laval	5,9	27,6	29,1	37,5
	Montréal- Est	5,2	35,9	22,7	36,3
	Autres grappes	3,0	32,7	18,5	45,8
	Sans grappe	4,0	15,1	28,5	52,5
	Total, Montréal	3,5	18,6	23,4	54,5
Ottawa–Hull	Secteur du centre des affaires–Ottawa	0,9	0,9	15,4	82,8
	Secteur du centre des affaires–Hull	1,0	2,4	12,5	84,2
	Kanata	2,5	39,1	9,5	48,9
	Ouest-Hunt Club	8,6	30,8	11,1	49,5
	Pré Tunney	1,2	5,3	6,3	87,2
	Secteur industriel du Sud	4,1	10,6	17,8	67,5
	Autres grappes	0,9	2,3	10,4	86,4
	Sans grappe	5,0	7,9	32,3	54,8
	Total, Ottawa–Hull	3,4	8,4	21,9	66,4
Toronto	Secteur du centre des affaires	2,5	2,5	15,8	79,2
	Aéroport Ouest	3,7	30,7	14,9	50,7
	427 Gardiner	4,2	28,4	27,5	39,9
	Vaughan	7,3	43,8	13,1	35,8
	Markham	4,0	20,3	15,5	60,2
	Don Mills	1,5	31,0	14,0	53,5
	401–404	7,8	6,6	13,4	72,2
	401 Allan Road	2,0	15,4	41,3	41,2
	Autres grappes	5,6	24,2	20,2	50,1
	Sans grappe	3,4	13,1	30,3	53,2
	Total, Toronto	3,8	17,8	22,5	56,0
Winnipeg	Secteur du centre des affaires	1,6	4,5	16,8	77,1
	Aéroport Ouest	4,3	22,5	29,4	43,8
	Autres grappes	4,3	24,6	17,7	53,4
	Sans grappe	4,9	11,8	30,6	52,7
	Total, Winnipeg	4,1	14,4	25,0	56,4
Calgary	Secteur du centre des affaires	19,2	7,4	15,2	58,3
	Calgary-Nord	6,2	17,0	23,6	53,3
	Calgary-Sud	8,8	42,4	11,9	36,9
	Autres grappes	3,7	0,7	29,3	66,3
	Sans grappe	5,1	4,9	39,7	50,3
	Total, Calgary	10,1	9,7	26,3	53,8
Edmonton	Secteur du centre des affaires	3,0	0,8	13,8	82,4
	Edmonton-Ouest	9,4	17,6	20,6	52,4
	Edmonton -Est	13,2	26,8	18,2	41,8
	Autres grappes	16,8	14,9	48,7	19,7
	Sans grappe	6,8	8,3	34,8	50,2
	Total, Edmonton	7,3	9,9	27,5	55,3
Vancouver	Secteur du centre des affaires	3,3	6,4	20,0	70,2
	Delta	7,7	41,3	7,1	43,9
	Richmond (Aéroport)	3,2	17,0	24,9	54,9
	Université de la C.-B.	0,8	1,4	7,3	90,5
	Vancouver- Est	3,9	6,3	25,5	64,2
	Autres grappes	4,8	20,1	27,4	47,7
	Sans grappe	4,8	8,4	32,9	53,9
	Total, Vancouver	4,3	10,8	27,3	57,6

Note : Toutes les personnes de 15 ans et plus dont le lieu habituel de travail dans les RMR sont incluses.
Source : Recensement du Canada, 2001.

Tableau 2.3 : Gains moyens et répartition en pourcentage des emplois à temps plein et à longueur d'année entre quartiles de gains hebdomadaires et selon la distance entre le lieu de travail et le centre-ville*, certaines RMR, 2001

		Gains annuels moyens	Proportion d'emplois dans le quartile inférieur	Proportion entre le quartile inférieur et le quartile supérieur	Proportion d'emplois dans le quartile supérieur
Québec	moins de 5 km	41 000	21,5	49,0	29,5
	5 à 10 km	39 200	25,4	48,0	26,6
	10 à 15 km	35 300	30,3	47,8	21,9
	15 à 20 km	32 000	38,0	45,3	16,6
	20 à 25 km	32 600	36,7	49,4	13,9
	au moins 25 km	41 100	11,8	67,9	20,3
Montréal	moins de 5 km	47 400	20,1	48,5	31,5
	5 à 10 km	38 800	29,1	48,5	22,5
	10 à 15 km	40 300	24,7	50,5	24,8
	15 à 20 km	40 600	24,6	50,7	24,7
	20 à 25 km	38 900	28,1	49,1	22,7
	au moins 25 km	36 300	30,5	49,2	20,3
Ottawa–Hull	moins de 5 km	51 600	20,4	52,6	26,9
	5 à 10 km	46 000	29,9	50,4	19,8
	10 à 15 km	46 000	34,7	45,1	20,2
	15 à 20 km	61 800	23,6	39,5	36,9
	20 à 25 km	45 200	38,6	42,6	18,8
	au moins 25 km	39 900	40,2	46,2	13,6
Toronto	moins de 5 km	63 400	18,8	47,8	33,4
	5 à 10 km	46 600	27,7	49,5	22,7
	10 à 15 km	48 000	25,0	50,2	24,8
	15 à 20 km	45 600	28,1	49,6	22,3
	20 à 25 km	48 800	24,5	50,6	24,9
	au moins 25 km	47 400	24,4	51,0	24,6
Winnipeg	moins de 5 km	40 000	23,8	50,1	26,1
	5 à 10 km	37 300	24,6	52,3	23,1
	10 à 15 km	38 100	25,3	48,3	26,4
	15 à 20 km	35 300	19,4	59,5	21,1
	20 à 25 km	37 000	23,2	51,1	25,7
	au moins 25 km	32 200	29,6	50,9	19,5
Calgary	moins de 5 km	55 700	20,7	49,4	30,0
	5 à 10 km	42 100	31,7	48,9	19,4
	10 à 15 km	40 600	28,2	54,5	17,3
	15 à 20 km	44 900	32,8	43,1	24,0
	20 à 25 km	36 400	36,3	42,8	20,8
	au moins 25 km	39 800	31,8	49,2	19,0
Edmonton	moins de 5 km	45 700	22,3	51,1	26,6
	5 à 10 km	41 300	26,6	51,7	21,7
	10 à 15 km	41 500	28,8	46,7	24,4
	15 à 20 km	39 800	22,7	60,7	16,6
	20 à 25 km	43 700	27,9	39,4	32,7
	au moins 25 km	45 900	23,1	44,2	32,6
Vancouver	moins de 5 km	51 300	24,5	48,1	27,3
	5 à 10 km	46 100	24,7	49,3	26,1
	10 à 15 km	46 500	23,4	51,9	24,7
	15 à 20 km	43 300	26,1	51,0	22,8
	20 à 25 km	42 800	25,7	52,3	22,1
	au moins 25 km	41 900	28,2	51,3	20,5

Note : Toutes les personnes de 15 ans et plus dont le lieu habituel de travail est situé dans une RMR sont incluses.
* Le centre-ville est défini comme étant le secteur de recensement où est situé l'hôtel de ville du centre urbain.
Source : Recensement du Canada, 2001.

Tableau 2.4 : Répartition en pourcentage des emplois à temps plein et à longueur d'année entre quartiles de gains hebdomadaires, selon la grappe d'emploi, certaines RMR, 2001

		Proportion d'emplois dans le quartile inférieur	Proportion d'emplois entre le quartile inférieur et le quartile supérieur	Proportion d'emplois dans le quartile supérieur
Québec	Secteur du centre des affaires	15,4	52,3	32,3
	Sainte-Foy	23,5	48,9	27,6
	Autres grappes	22,7	55,0	22,2
	Sans grappe	26,9	50,2	22,9
	Total, Québec	24,4	50,9	24,7
Montréal	Secteur du centre des affaires	16,5	50,0	33,5
	Aéroport-Ouest	20,0	50,9	29,1
	Montréal-Nord	33,4	47,4	19,2
	Laval	26,5	52,7	20,7
	Montréal-Est	26,9	51,5	21,7
	Autres grappes	23,7	52,3	24,0
	Sans grappe	28,9	50,1	21,1
	Total, Montréal	25,2	50,4	24,5
Ottawa–Hull	Secteur du centre des affaires–Ottawa	18,8	51,0	30,2
	Secteur du centre des affaires–Hull	18,2	54,1	27,7
	Kanata	16,6	36,8	46,6
	Ouest-Hunt Club	31,0	44,9	24,1
	Pré Tunney	13,4	58,5	28,1
	Secteur industriel du Sud	29,8	56,1	14,1
	Autres grappes	16,2	56,4	27,4
	Sans grappe	33,8	48,1	18,1
	Total, Ottawa–Hull	25,4	50,1	24,5
Toronto	Secteur du centre des affaires	16,1	49,7	34,3
	Aéroport-Ouest	22,9	54,4	22,7
	427-Gardiner	26,5	55,0	18,5
	Vaughan	25,6	53,3	21,1
	Markham	24,3	48,8	26,9
	Don Mills	20,6	53,0	26,4
	401-404	14,3	49,7	35,9
	401-Allan Road	35,5	45,0	19,5
	Autres grappes	22,8	53,9	23,4
	Sans grappe	28,4	50,6	21,0
	Total, Toronto	23,9	51,6	24,5
Winnipeg	Secteur du centre des affaires	19,8	47,3	32,9
	AéroportOuest	23,7	49,9	26,4
	Autres grappes	21,3	55,2	23,5
	Sans grappe	27,9	50,3	21,8
	Total, Winnipeg	24,2	50,8	25,0
Calgary	Secteur du centre des affaires	17,2	48,8	34,1
	Calgary-Nord	25,9	55,6	18,5
	Calgary-Sud	24,2	60,6	15,2
	Autres grappes	25,1	52,7	22,2
	Sans grappe	33,1	50,6	16,3
	Total, Calgary	24,4	51,6	24,0
Edmonton	Secteur du centre des affaires	17,6	52,0	30,4
	Edmonton-Ouest	24,1	53,2	22,7
	Edmonton-Est	20,6	50,8	28,6
	Autres grappes	32,2	43,8	24,0
	Sans grappe	29,6	48,5	21,9
	Total, Edmonton	25,0	50,0	25,1
Vancouver	Secteur du centre des affaires	20,9	49,0	30,1
	Delta	22,1	52,1	25,8
	Richmond (Aéroport)	26,6	50,3	23,1
	Université de la C.-B.	14,8	54,8	30,4
	Vancouver-Est	20,5	51,3	28,1
	Autres grappes	23,9	52,6	23,5
	Sans grappe	28,4	49,9	21,8
	Total, Vancouver	25,1	50,2	24,7

Note : Toutes les personnes de 15 ans et plus dont le lieu habituel de travail est situé dans une RMR sont incluses.
Source : Recensement du Canada, 2001.

Tableau 2.5 : Répartition en pourcentage des emplois selon le niveau de compétences et la distance entre le lieu de travail et le centre-ville*, certaines RMR, 2001

		Compétences de gestionnaire	Compétences universitaires	Compétences collégiales	Niveau moins élevé de compétences
Québec	moins de 5 km	8,9	23,0	29,7	38,3
	5 à 10 km	8,9	20,0	28,7	42,4
	10 à 15 km	7,2	15,8	30,5	46,5
	15 à 20 km	8,6	11,4	32,0	48,0
	20 à 25 km	7,8	6,1	32,0	54,2
	au moins 25 km	11,3	7,9	20,3	60,5
Montréal	moins de 5 km	12,0	24,2	26,3	37,5
	5 à 10 km	10,0	16,2	27,3	46,5
	10 à 15 km	10,1	13,0	29,1	47,8
	15 à 20 km	10,1	11,7	29,8	48,4
	20 à 25 km	10,0	13,3	28,4	48,4
	au moins 25 km	8,5	13,6	28,8	49,2
Ottawa–Hull	moins de 5 km	14,3	29,7	24,2	31,9
	5 à 10 km	11,5	20,8	25,8	41,9
	10 à 15 km	11,3	19,6	27,0	42,0
	15 à 20 km	13,4	29,0	23,9	33,6
	20 à 25 km	9,9	12,6	27,0	50,4
	au moins 25 km	9,9	15,5	29,0	45,6
Toronto	moins de 5 km	15,4	27,8	24,2	32,6
	5 à 10 km	12,1	18,1	24,4	45,4
	10 à 15 km	12,5	18,2	24,6	44,7
	15 à 20 km	11,9	15,4	25,3	47,4
	20 à 25 km	14,2	14,1	25,7	45,9
	au moins 25 km	11,4	12,4	25,9	50,3
Winnipeg	moins de 5 km	10,0	18,0	25,5	46,5
	5 à 10 km	8,9	11,0	26,1	54,0
	10 à 15 km	8,4	22,0	26,4	43,2
	15 à 20 km	9,6	7,6	27,4	55,5
	20 à 25 km	10,6	10,7	31,0	47,7
	au moins 25 km	10,6	14,4	26,6	48,3
Calgary	moins de 5 km	13,3	22,3	27,6	36,8
	5 à 10 km	11,5	16,9	25,2	46,4
	10 à 15 km	10,2	11,5	27,1	51,2
	15 à 20 km	10,6	15,9	25,4	48,1
	20 à 25 km	10,9	10,9	25,7	52,5
	au moins 25 km	9,6	11,1	30,5	48,8
Edmonton	moins de 5 km	10,5	25,1	27,0	37,4
	5 à 10 km	10,9	11,7	29,4	48,1
	10 à 15 km	11,2	10,4	27,3	51,0
	15 à 20 km	9,8	11,8	19,1	59,3
	20 à 25 km	7,8	20,4	26,9	44,9
	au moins 25 km	9,3	10,1	37,5	43,2
Vancouver	moins de 5 km	13,1	22,0	25,9	39,0
	5 à 10 km	12,4	17,9	25,4	44,2
	10 à 15 km	10,9	14,6	27,5	46,9
	15 à 20 km	10,4	16,3	26,6	46,6
	20 à 25 km	10,5	12,3	26,9	50,3
	au moins 25 km	10,9	12,1	26,3	50,7

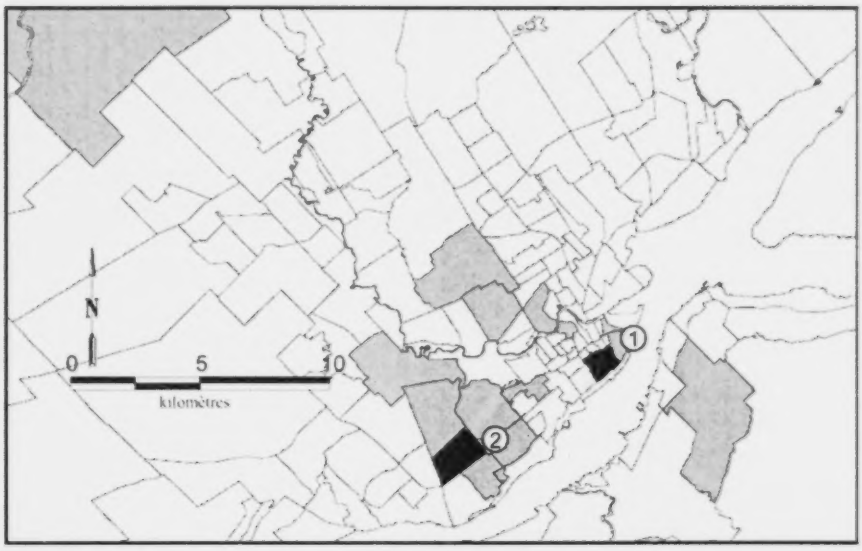
Note : Toutes les personnes de 15 ans et plus dont le lieu habituel de travail est situé dans une RMR sont incluses.
* Le centre-ville est défini comme étant le secteur de recensement où est situé l'hôtel de ville du centre urbain.
Source : Recensement du Canada, 2001.

Tableau 2.6 : Répartition en pourcentage des emplois selon le niveau de compétences et la grappe d'emploi, certaines RMR, 2001

		Compétences de gestionnaire	Compétences universitaires	Compétences collégiales	Niveau moins élevé de compétences
Québec	Secteur du centre des affaires	9,9	27,3	27,5	35,4
	Sainte-Foy	8,9	27,1	25,6	38,5
	Autres grappes	9,4	12,3	27,2	51,2
	Sans grappe	8,4	18,1	31,2	42,3
	Total, Québec	8,8	19,8	29,3	42,1
Montréal	Secteur du centre des affaires	13,0	26,9	25,0	35,0
	Aéroport-Ouest	11,4	12,4	28,5	47,7
	Montréal-Nord	12,1	8,0	24,1	55,8
	Laval	11,2	9,0	28,3	51,5
	Montréal-Est	10,2	7,0	28,7	54,1
	Autres grappes	8,7	15,9	26,4	49,0
	Sans grappe	9,6	16,3	28,7	45,3
	Total, Montréal	10,4	16,9	27,9	44,8
Ottawa–Hull	Secteur du centre des affaires–Ottawa	16,7	29,1	23,8	30,3
	Secteur du centre des affaires–Hull	15,1	31,7	24,9	28,4
	Kanata	16,1	37,2	23,4	23,3
	Ouest-Hunt Club	15,6	18,6	28,5	37,2
	Pré Tunney	14,2	36,1	22,5	27,3
	Secteur industriel du Sud	10,3	18,0	23,9	47,8
	Autres grappes	12,2	36,3	23,2	28,4
	Sans grappe	10,6	20,3	26,5	42,6
	Total, Ottawa–Hull	12,9	25,2	25,2	36,8
Toronto	Secteur du centre des affaires	16,2	30,0	23,5	30,3
	Aéroport-Ouest	14,0	9,7	24,8	51,5
	427-Gardiner	12,2	7,8	23,7	56,3
	Vaughan	12,6	10,2	28,4	48,9
	Markham	16,8	17,4	26,0	39,8
	Don Mills	13,1	19,8	26,8	40,3
	401-404	18,8	29,4	24,5	27,2
	401-Allan Road	13,2	12,1	18,6	56,2
	Autres grappes	11,4	15,3	25,7	47,5
	Sans grappe	11,5	17,9	25,2	45,4
	Total, Toronto	13,1	17,9	25,1	49,0
Winnipeg	Secteur du centre des affaires	12,0	21,2	24,3	42,5
	Aéroport-Ouest	12,0	5,7	28,1	54,3
	Autres grappes	7,1	16,4	25,9	50,6
	Sans grappe	9,2	15,1	26,0	49,7
	Total, Winnipeg	9,5	15,6	25,9	49,0
Calgary	Secteur du centre des affaires	14,9	25,6	27,4	32,1
	Calgary-Nord	12,0	11,1	27,8	49,1
	Calgary-Sud	10,7	4,5	32,4	52,4
	Autres grappes	9,5	30,8	20,7	39,0
	Sans grappe	10,8	16,0	26,7	46,5
	Total, Calgary	12,3	18,9	27,0	41,8
Edmonton	Secteur du centre des affaires	10,4	30,4	25,9	33,3
	Edmonton-Ouest	12,6	6,1	30,6	50,6
	Edmonton-Est	11,6	8,6	37,1	42,7
	Autres grappes	11,8	4,3	30,4	53,6
	Sans grappe	10,1	13,9	28,0	48,0
	Total, Edmonton	10,6	15,9	28,9	44,5
Vancouver	Secteur du centre des affaires	13,7	23,8	25,9	36,6
	Delta	12,2	10,3	26,7	50,8
	Richmond (Aéroport)	12,2	10,3	26,7	50,8
	Université de la C.-B.	6,6	48,5	22,4	22,6
	Vancouver-Est	12,7	19,2	24,5	43,6
	Autres grappes	11,7	12,1	27,0	49,2
	Sans grappe	11,2	16,3	26,3	46,2
	Total, Vancouver	11,9	17,2	26,2	44,7

Note : Toutes les personnes de 15 ans et plus dont le lieu habituel de travail est situé dans une RMR sont incluses.
Source : Recensement du Canada, 2001

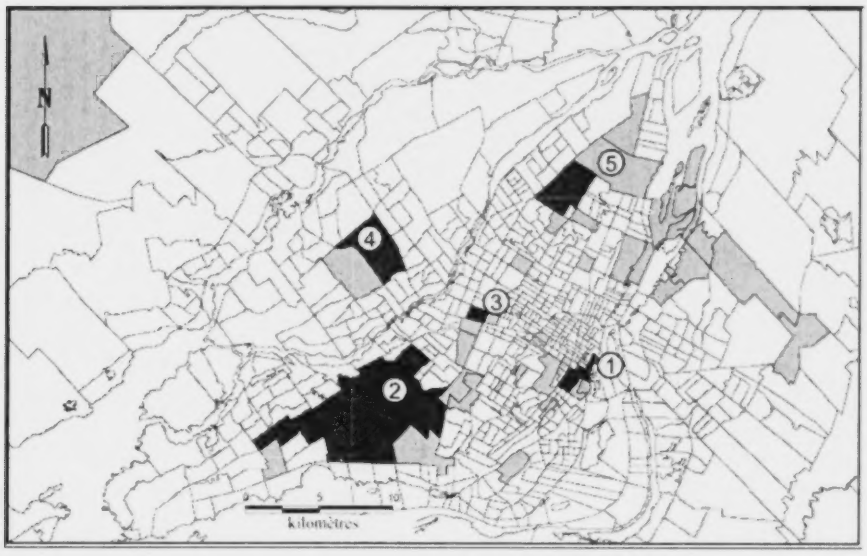
Carte 2.1: Grappes d'emploi, Québec, 2001



	N^bre de SR	Emploi (%)
1- Secteur du centre des affaires	3	32 300 (9,5 %)
2- Sainte-Foy	7	61 200 (18,0 %)
Autres grappes	5	46 600 (13,7 %)
Sans grappe	150	199 000 (58,7 %)
Total, Québec	165	339 100 (100,0 %)

Note : Les chiffres d'emploi sont arrondis à la centaine près.
Source : Recensement de 2001.

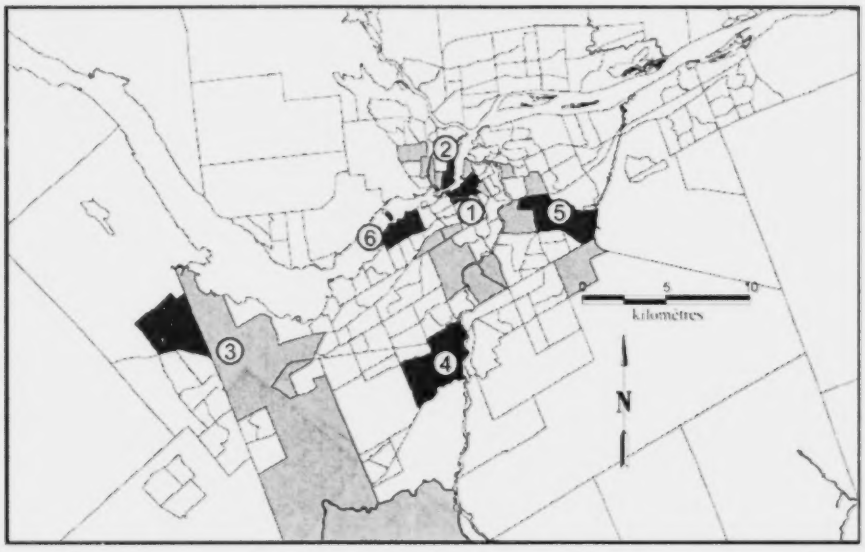
Carte 2.2 : Grappes d'emploi, Montréal, 2001



	Nbre de SR	Emploi (%)
1- Secteur du centre des affaires	14	269 100 (15,8 %)
2- Aéroport-Ouest	7	196 000 (11,5 %)
3- Montréal-Nord	4	38 600 (2,3 %)
4- Laval	2	47 400 (2,8 %)
5- Montréal-Est	5	48 200 (2,8 %)
Autres grappes	15	108 600 (6,4 %)
Sans grappe	815	999 200 (58,5 %)
Total, Montréal	862	1 707 100 (100,0 %)

Note : Les chiffres d'emploi sont arrondis à la centaine près.
Source : Recensement de 2001.

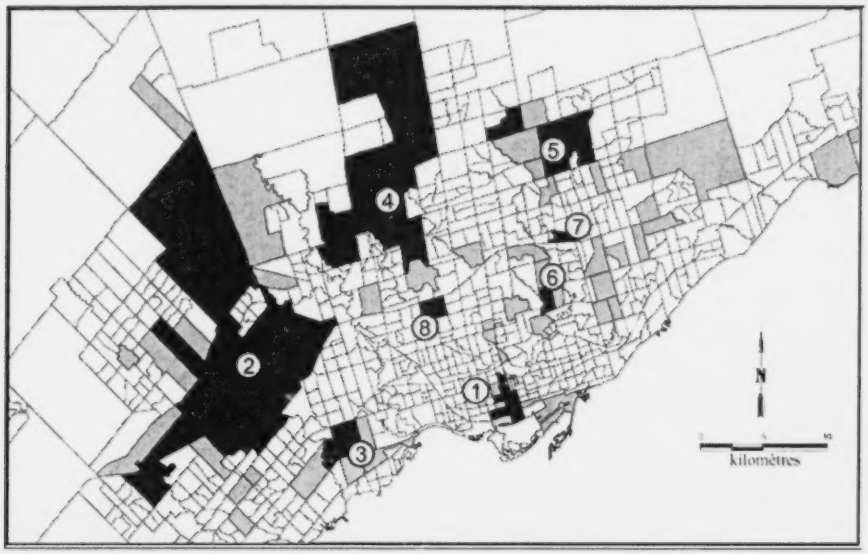
Carte 2.3 : Grappes d'emploi, Ottawa–Hull, 2001



	Nbre de SR	Emploi (%)
1-Secteur du centre des affaires–Ottawa	6	119 000 (20,7 %)
2- Secteur du centre des affaires–Hull	4	38 900 (6,8 %)
3- Kanata	3	33 700 (5,9 %)
4- Ouest-Hunt Club	1	18 400 (3,2 %)
5- Secteur industriel du Sud	4	48 500 (8,4 %)
6- Pré Tunney	1	17 400 (3,0 %)
Autres grappes	6	41 000 (7,1 %)
Sans grappe	212	258 100 (44,9 %)
Total, Ottawa–Hull	237	574 900 (100,0 %)

Note : Les chiffres d'emploi sont arrondis à la centaine près.
Source : Recensement de 2001.

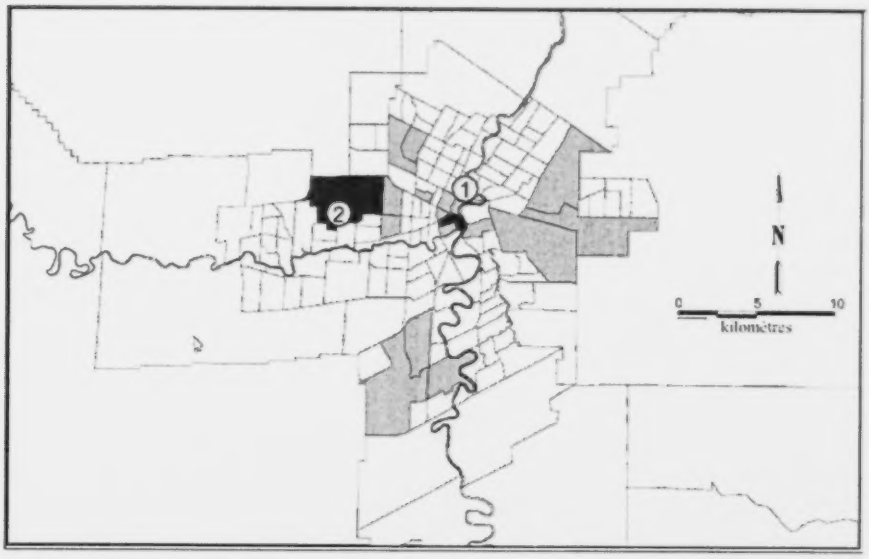
Carte 2.4 : Grappes d'emploi, Toronto, 2001



	Nbre de SR	Emploi (%)
1- Secteur du centre des affaires	18	418 000 (16,9 %)
2- Aéroport-Ouest	13	352 900 (14,3 %)
3- 427-Gardiner	5	62 100 (2,5 %)
4- Vaughan	5	141 700 (5,7 %)
5- Markham	8	115 900 (4,7 %)
6- Don Mills	5	47 300 (1,9 %)
7- 401-404	1	19 100 (0,8 %)
8- 401-Allan Road	1	20 400 (0,8 %)
Autres grappes	32	259 700 (10,5 %)
Sans grappe	844	1 033 000 (41,8 %)
Total, Toronto	932	2 470 000 (100,0 %)

Note : Les chiffres d'emploi sont arrondis à la centaine près.
Source : Recensement de 2001.

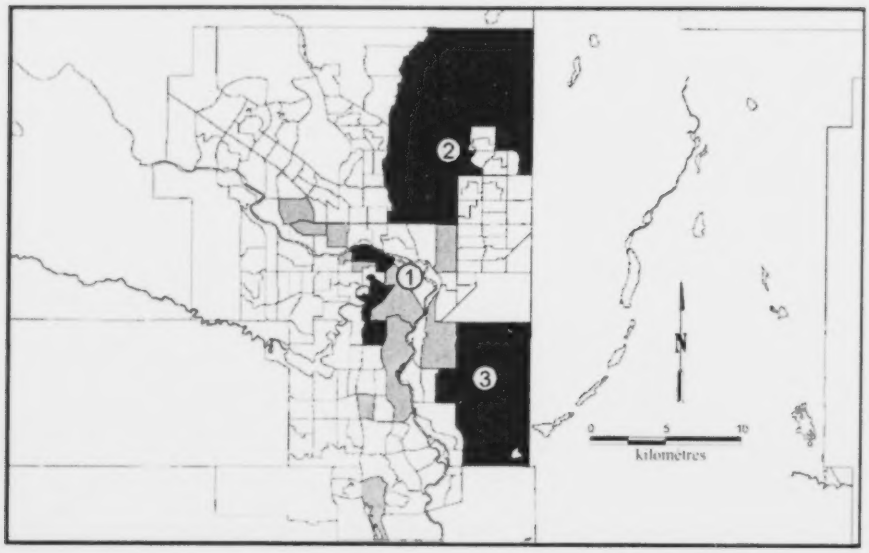
Carte 2.5 : Grappes d'emploi, Winnipeg, 2001



	Nbre de SR	Emploi (%)
1- Secteur du centre des affaires	5	63 000 (18,2%)
2- Aéroport-Ouest	3	32 800 (9,5%)
Autres grappes	10	79 500 (22,9%)
Sans grappe	147	171 500 (49,5%)
Total, Winnipeg	165	346 800 (100,0%)

Note : Les chiffres d'emploi sont arrondis à la centaine près.
Source : Recensement de 2001.

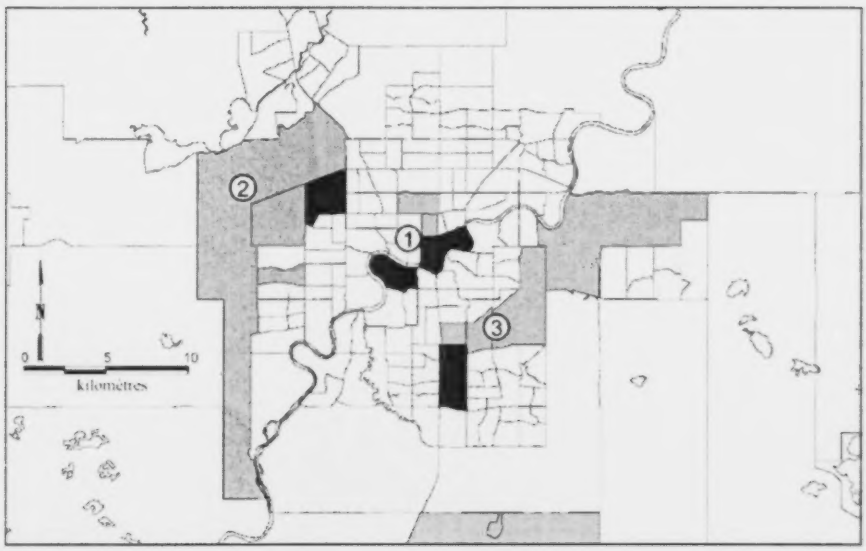
Carte 2.6 : Grappes d'emploi, Calgary, 2001



	N^bre de SR	Emploi (%)
1- Secteur du centre des affaires	7	167 900 (33,7 %)
2- Calgary-Nord	3	77 400 (15,5 %)
3- Calgary-Sud	2	31 800 (6,4 %)
Autres grappes	5	39 100 (7,8 %)
Sans grappe	176	182 100 (36,6 %)
Total, Calgary	193	498 200 (100,0 %)

Note : Les chiffres d'emploi sont arrondis à la centaine près.
Source : Recensement de 2001.

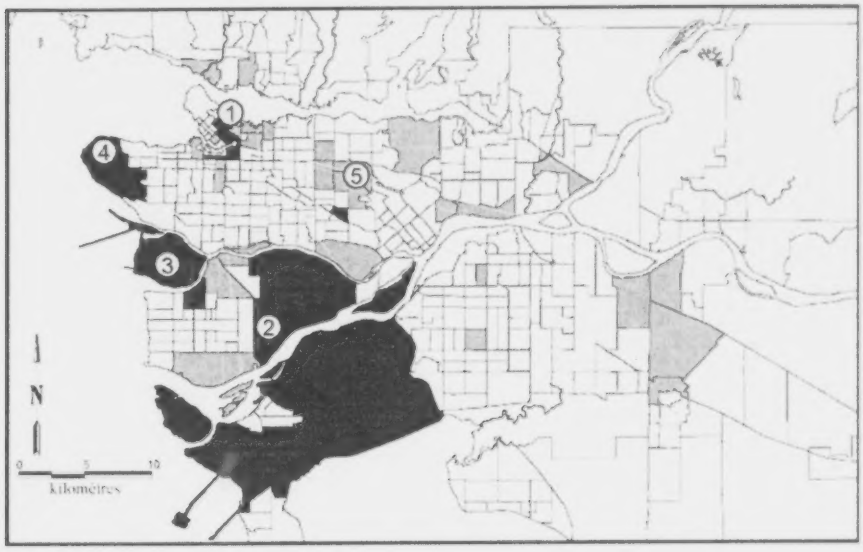
Carte 2.7 : Grappes d'emploi, Edmonton, 2001



	Nbre de SR	Emploi (%)
1- Secteur du centre des affaires	5	103 100 (22,2 %)
2- Edmonton-Ouest	3	37 000 (8,0 %)
3- Edmonton-Est	5	55 900 (12,0 %)
Autres grappes	2	18 100 (3,9 %)
Sans grappe	196	250 600 (53,9 %)
Total, Edmonton	211	464 700 (100,0 %)

Note : Les chiffres d'emploi sont arrondis à la centaine près.
Source : Recensement de 2001.

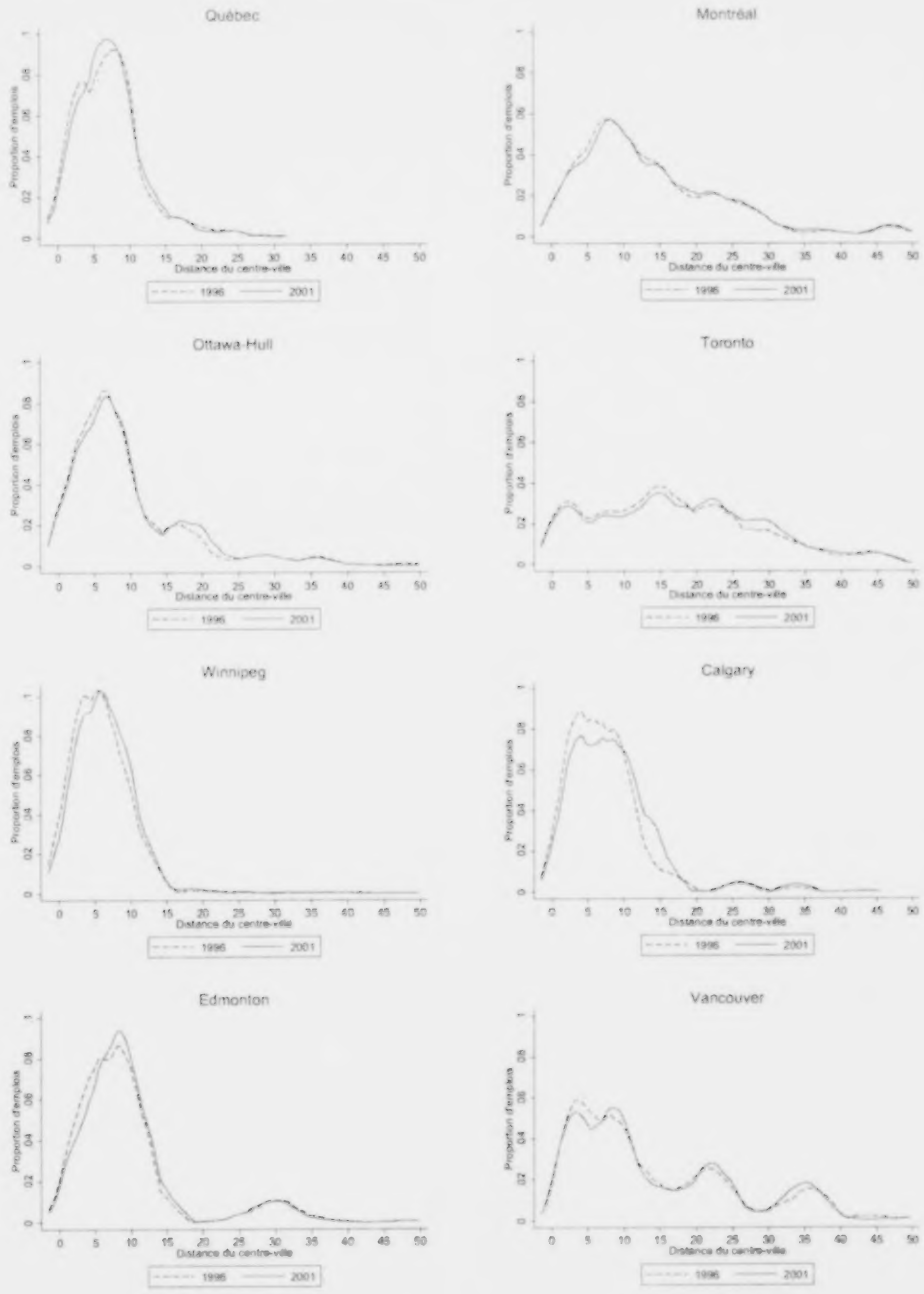
Carte 2.8 : Grappes d'emploi, Vancouver, 2001



	Nbre de SR	Emploi (%)
1- Secteur du centre des affaires	11	188 500 (20,3 %)
2- Richmond (Est) Delta	1	28 400 (3,1 %)
3- Richmond (Aéroport)	7	96 900 (10,4 %)
4- Université de la C.-B.	1	15 500 (1,7 %)
5- Vancouver-Est	5	53 000 (5,7 %)
Autres grappes	12	90 400 (9,7 %)
Sans grappe	350	454 300 (49,0 %)
Total, Vancouver	387	927 000 (100,0 %)

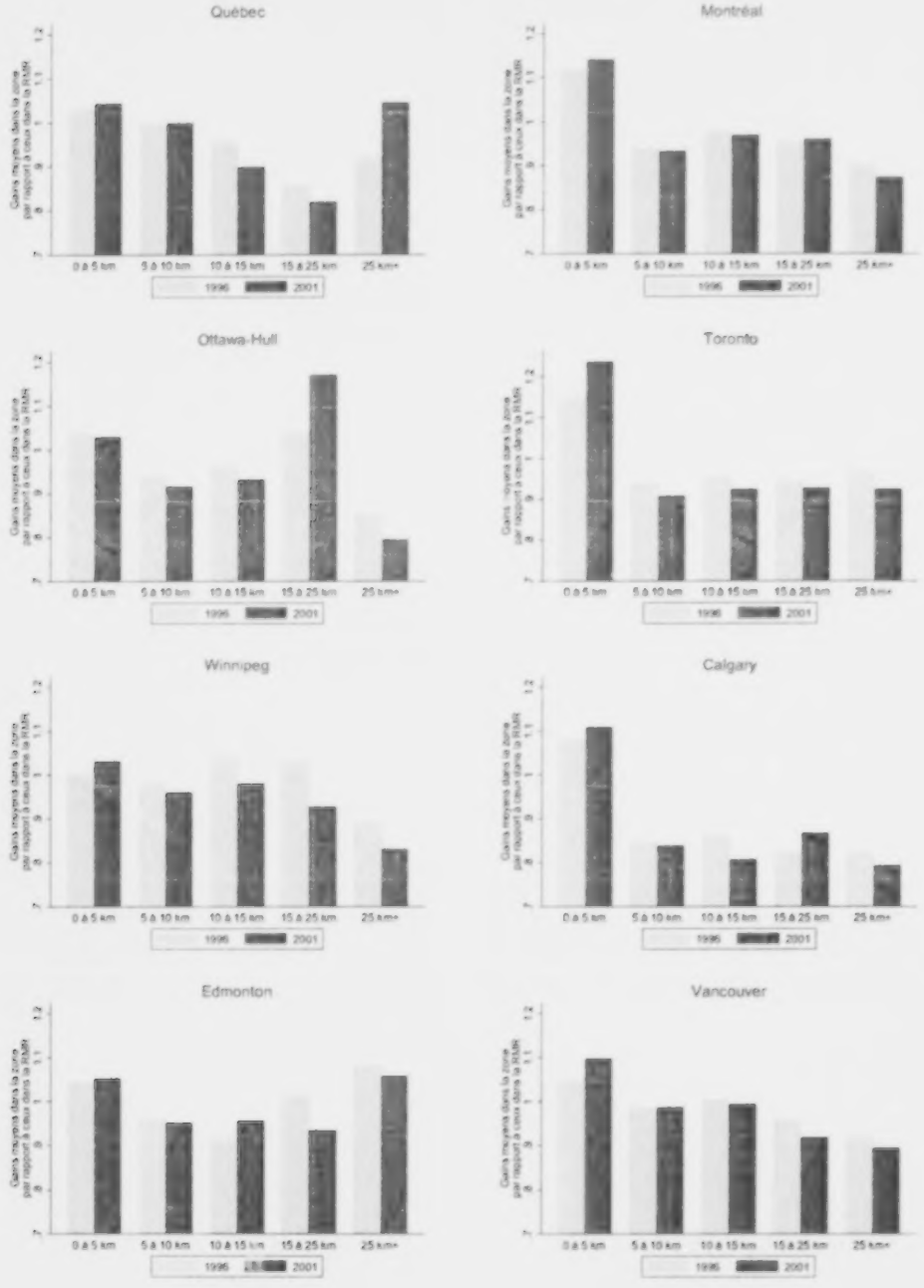
Note : Les chiffres d'emploi sont arrondis à la centaine près.
Source : Recensement de 2001.

Figure 2.1 : Densité des distances des emplois dans le secteur du commerce de détail (en kilomètres), 1996 et 2001, certaines RMR



Source : Recensement du Canada, 1996, 2001.

Figure 2.2 : Gains annuels moyens selon la distance entre le lieu de travail et le centre-ville (en kilomètres), 1996, 2001, certaines RMR



Source : Recensement du Canada, 1996, 2001.

Chapitre 3

Se rendre au travail

La distance de navettage est celle du trajet entre le domicile et le lieu de travail. Au chapitre 1 du présent document, nous avons examiné les distances de navettage et montré qu'elles ne sont pas devenues plus longues dans la plupart des RMR au cours de la période de 1996 à 2001. Toutefois, la banlieusardisation des lieux de travail et de résidence se poursuit, de sorte que les tendances de navettage dans la ville deviennent plus complexes. Le navettage entre banlieues prend plus d'importance par rapport au modèle traditionnel de navettage entre la banlieue et le centre-ville, modèle qui est à l'origine de l'aménagement des banlieues et qui est le mieux desservi par un réseau traditionnel de transport en commun axé sur le centre urbain. Ce chapitre décrit le mode de transport utilisé pour les déplacements domicile-travail dans ce contexte. Quelle proportion de travailleurs utilisent le transport en commun pour se rendre au travail? Quelle proportion s'y rendent en voiture? Quelles sont les caractéristiques démographiques de ces navetteurs et comment ceux qui utilisent le transport en commun diffèrent-ils de ceux qui font le trajet en voiture? Au-delà de ces questions de base, nous faisons un lien entre les tendances de navettage et les questions liées à l'emplacement des emplois soulevées dans les chapitres précédents. Dans ce chapitre, nous examinons plus particulièrement les lieux de travail des navetteurs qui utilisent le transport en commun et de ceux qui font le trajet en voiture afin de déterminer quels secteurs de la RMR réussissent le mieux à faire remplacer le navettage en voiture par le transport en commun. Enfin, nous examinons certaines des répercussions éventuelles de l'évolution de l'emplacement des emplois et des tendances de navettage sur l'infrastructure de la ville, plus particulièrement sur les taux d'utilisation du transport en commun.

3.1 Le navettage dans les RMR[9]

Pour la plupart des travailleurs, le navettage est l'une des réalités de la vie. Dans pratiquement toutes les RMR, plus de la moitié de tous les travailleurs parcourent plus de 5 km pour se rendre au travail, et pour beaucoup le trajet est supérieur à 25 km (tableau 3.1). À Oshawa et à Hamilton, 30,8 % et 18,8 % des navetteurs, respectivement, parcourent plus de 25 km pour se rendre au travail, probablement dans la RMR avoisinante de Toronto.

La très grande majorité des navetteurs se rendent au travail en voiture. Ottawa–Hull, Montréal et Toronto ont réussi le mieux à amener les navetteurs à utiliser un mode de transport autre que « voiture/conducteur », mais même dans ces RMR près des deux tiers des navetteurs continuent de conduire pour se rendre au travail (tableau 3.2). Dans certaines autres RMR, plus de 80 % des navetteurs conduisent pour se rendre au travail[10].

9. Cette sous-section est adaptée du document Recensement de 2001, série « Analyses » : Où travaillent les Canadiens et comment s'y rendent-ils? Statistique Canada, nº 96F0030XIF2001010 au catalogue.
10. Il importe de souligner qu'il y avait une grève du transport en commun à Vancouver au moment de la tenue du Recensement de 2001. Cette grève, qui a commencé le 1er avril 2001 et qui a pris fin le 1er août 2001, a sûrement influé sur le nombre des navetteurs qui ont déclaré utiliser habituellement le transport en commun pour se rendre au travail.

3.2 Caractéristiques démographiques et géographiques des navetteurs

Le tableau 3.3 brosse un tableau statistique des navetteurs selon le mode de transport utilisé pour se rendre au travail. Il comprend cinq différents modes de transport, mais la présente discussion porte plus particulièrement sur deux de ces modes, soit « voiture/conducteur » et le transport en commun.

L'utilisation du transport en commun diminue avec l'âge du navetteur, tandis que l'utilisation de la voiture augmente. Dans l'ensemble, 24,0 % des navetteurs de 20 à 24 ans utilisent le transport en commun, comparativement à seulement 17,3 % de ceux de 25 à 34 ans. Après le groupe d'âge de 25 à 34 ans, l'utilisation du transport en commun diminue de façon monotone pour passer à 12,5 % chez les personnes de 65 ans et plus. Par contre, la proportion de personnes qui conduisent pour se rendre au travail augmente avec l'âge, passant de 54,7 % dans le groupe des 20 à 24 ans à un sommet de 75,9 % dans le groupe des 45 à 54 ans. Après 54 ans, les travailleurs conduisent moins souvent pour se rendre au travail, apparemment s'y rendant plus souvent à pied, ce qui indique peut-être une résolution dans certains cas du problème que présente l'éloignement du lieu de travail du lieu de résidence pour les travailleurs au fur et à mesure qu'ils vieillissent.

Les femmes sont plus susceptibles d'utiliser le transport en commun, tandis que les hommes sont plus susceptibles de conduire. Au moins 19,3 % des femmes utilisent le transport en commun tandis que 62,8 % conduisent, comparativement à 12,5 % et à 74,7 %, respectivement, pour les hommes. Fait intéressant, l'utilisation du transport en commun est plus faible chez les hommes et les femmes mariés, mais la différence est plus importante dans le cas des hommes. À 8,7 %, les hommes mariés sont de 30 % moins susceptibles que l'ensemble des hommes d'utiliser le transport en commun pour se rendre au travail tandis qu'à 14,8 %, les femmes mariées sont de 23 % moins susceptibles d'utiliser le transport en commun pour se rendre au travail.

À mesure que le revenu de la famille augmente, l'utilisation de la voiture pour se rendre au travail augmente tandis que l'utilisation du transport en commun diminue. Les navetteurs ayant un revenu familial annuel de 0 $ à 25 000 $ sont deux fois plus susceptibles d'utiliser le transport en commun que ceux ayant un revenu familial de 50 000 $ à 75 000 $. Les nouveaux immigrants au Canada sont également plus susceptibles d'utiliser le transport en commun que les personnes nées au Canada, mais leur utilisation du transport en commun baisse à mesure que la durée de leur séjour au Canada augmente[11]. Inversement, les nouveaux immigrants sont beaucoup moins susceptibles de conduire pour se rendre au travail que les personnes nées au Canada.

Les travailleurs qui déclarent présenter une limitation des activités sont plus susceptibles d'utiliser le transport en commun que les autres travailleurs, mais la différence est petite. Les diplômés universitaires sont également plus susceptibles d'utiliser le transport en commun que les navetteurs ayant un diplôme d'études secondaires ou un niveau de scolarité inférieur à celui-ci.

Le tableau 3.3 montre également le comportement de navettage selon trois caractéristiques géographiques du travailleur et de son emploi. Ces caractéristiques sont la distance entre le domicile et le lieu de travail, ou distance de navettage; la distance entre le domicile et le centre-ville, ou distance de la résidence, qui reflète le degré de banlieusardisation du travailleur; et la distance entre le lieu de travail et le centre-ville, ou distance de l'emploi, qui reflète le degré de banlieusardisation de l'emploi.

Le temps que prend le trajet domicile-travail et la commodité du mode de transport peut favoriser l'utilisation de la voiture à mesure que la distance de navettage devient plus longue. Par exemple, il peut devenir plus difficile de trouver un parcours direct (par exemple: un seul autobus à prendre) en utilisant

11. Heisz et Schellenberg (2004) examinent ce résultat plus en profondeur et en arrivent à la conclusion qu'il est valable même après prise en compte des différences démographiques et économiques entre les nouveaux immigrants et les personnes nées au Canada.

le transport en commun. Les navetteurs qui habitent plus loin de leur lieu de travail sont plus susceptibles de s'y rendre en voiture que ceux qui habitent plus près; néanmoins, 57,0% de ceux qui habitent à une distance de moins de 5 km conduisent pour se rendre au travail. Les travailleurs qui habitent à une distance de 5 à 10 km du travail sont les plus susceptibles d'utiliser le transport en commun pour se rendre au travail, ceux qui habitent plus loin semblent préférer conduire et ceux qui habitent le plus près souvent s'y rendent à pied.

L'accès au transport en commun est souvent différent pour les travailleurs qui habitent au centre-ville et pour ceux qui habitent en banlieue de la RMR. Dans les banlieues, les routes sont souvent des routes locales qui alimentent des voies express, de sorte que le trajet comprend plus d'un tronçon. En outre, comme les réseaux de transport en commun sont le plus souvent axés sur le centre-ville, les trajets en provenance et à destination du centre-ville étant les mieux desservis, les déplacements entre banlieues peuvent exiger un parcours moins direct et prendre plus de temps qu'il n'est possible de faire en voiture. De même, on pourrait s'attendre à ce que les travailleurs qui travaillent au centre-ville soient également plus susceptibles d'utiliser le transport en commun. En fait, les navetteurs qui habitent plus loin du centre-ville sont eux aussi plus susceptibles que les autres de conduire pour se rendre au travail, comme le sont ceux dont l'emploi est plus éloigné du centre-ville. Le transport en commun est utilisé le plus souvent par les navetteurs qui habitent à une distance de 5 à 10 km du centre-ville et dont l'emploi est situé à une distance de 0 à 5 km du centre-ville.

Les tableaux A-1 à A-8 en annexe reproduisent le tableau 3.3 pour les huit RMR les plus grandes. Le lecteur qu'intéressent les caractéristiques des navetteurs dans des RMR données est invité à examiner ces tableaux séparément.

3.3 Le navetteur qui fait un choix

Il y a probablement des interactions complexes entre ces facteurs démographiques et géographiques, ainsi qu'entre les uns et les autres. Les travailleurs jeunes et célibataires sont plus susceptibles d'avoir un revenu plus faible, de sorte qu'il faut se demander quels facteurs, l'âge, l'état matrimonial ou le revenu, déterminent l'utilisation du transport en commun. De même, la distance de navettage, soit la distance entre le domicile et le centre-ville (distance de la résidence) et la distance entre le lieu de travail et le centre-ville (distance de l'emploi) influent toutes deux sur le choix du mode de transport du navetteur. La détermination des divers effets de ces facteurs dépasse la portée du présent rapport et reste un sujet intéressant sur lequel pourraient porter de futurs travaux de recherche.

Toutefois, nous pouvons en apprendre beaucoup en examinant le comportement des navetteurs à revenu élevé. Ces navetteurs sont souvent les plus susceptibles de faire un choix entre le transport en commun et la voiture, puisqu'il faut supposer qu'ils pourraient raisonnablement se permettre l'un ou l'autre, à la différence des navetteurs à faible revenu qui utilisent peut-être le transport en commun parce qu'il représente pour eux le seul choix abordable.

Le tableau 3.4 montre le choix du mode de transport des navetteurs dont le revenu familial est supérieur à 75 000 $. Plus particulièrement, il porte sur le choix du mode de transport des navetteurs qui travaillent à différentes distances de leur domicile et qui habitent et travaillent dans des endroits plus ou moins centraux. L'utilisation du transport en commun est plus faible chez les membres de familles à revenu élevé que chez d'autres navetteurs, mais elle est encore plus faible chez ceux dont le trajet pour se rendre au travail est relativement court. Par exemple, dans le cas des travailleurs qui habitent à une distance de 0 à 5 km de leur lieu de travail, 9,3 % de ceux à revenu élevé utilisent le transport en commun pour se rendre au travail, comparativement à 14,9 % de tous les travailleurs (écart de 38 %). Chez les travailleurs qui habitent à une distance de 10 à 15 km du travail, les taux sont plus rapprochés, s'établissant à 12, 6 % et à 17,0 % (écart de 25 %). Les différences sont négligeables dans le cas des travailleurs qui habitent à plus de 20 km de leur lieu de travail.

En même temps, les navetteurs à revenu élevé sont plus susceptibles de conduire pour se rendre au travail lorsque la distance de navettage est courte mais non lorsqu'elle est longue. Les membres de familles à revenu élevé sont de 16 % plus susceptibles que la moyenne de conduire pour se rendre au travail lorsqu'ils habitent à une distance de 0 à 5 km de leur lieu de travail, mais seulement de 6 % plus susceptibles que la moyenne de conduire pour se rendre au travail lorsqu'ils habitent à une distance de 10 à 15 km du travail, et à peu près également susceptibles de conduire pour se rendre au travail lorsqu'ils habitent à plus de 20 km de leur lieu de travail. Dans le cas de ceux qui habitent près de leur lieu de travail, il semble que conduire pour se rendre au travail soit un luxe que peuvent mieux se permettre les navetteurs à revenu élevé.

Nous observons des tendances similaires lorsque nous examinons le choix du mode de transport en fonction de la distance de la résidence et de la distance de l'emploi. Les navetteurs à revenu élevé sont moins susceptibles que la moyenne d'utiliser le transport en commun et plus susceptibles de conduire pour se rendre au travail plus leur lieu de résidence et leur lieu de travail se rapprochent du centre-ville. Ces données sont compatibles avec l'hypothèse selon laquelle le coût et la disponibilité du stationnement constituent d'importants obstacles à l'utilisation de la voiture dans le centre-ville, puisque ces obstacles seraient moindres pour les travailleurs dont le revenu est élevé.

3.4 L'utilisation du transport en commun est la plus élevée chez ceux qui se déplacent pour se rendre au travail dans un SCA. La très grande majorité de ceux qui voyagent vers d'autres grappes conduisent pour se rendre au travail

Il ressort clairement de l'analyse ci-dessus que l'option du transport en commun est écartée le plus souvent lorsque le lieu de travail est plus éloigné du centre-ville. Toutefois, comme nous l'avons montré plus tôt, des proportions importantes de la population active travaillent dans des emplacements de grappes relativement concentrées à l'extérieur du centre-ville et la croissance de l'emploi dans certaines RMR est concentrée dans les banlieues. Les navetteurs utilisent-ils le transport en commun pour se rendre dans ces grandes grappes d'emploi en banlieue?

Les navetteurs qui travaillent dans les SCA des huit RMR canadiennes les plus grandes sont plus susceptibles de choisir le transport en commun comme mode de navettage que ceux qui travaillent dans des grappes situées davantage en banlieue. À Winnipeg, par exemple, 27,4 % des travailleurs dans le SCA utilisent le transport en commun pour se rendre au travail, comparativement à 12,2 % des travailleurs dans la grappe Aéroport-Ouest, à 11,7 % des travailleurs dans les autres grappes d'emploi combinées et à 11,0 % des travailleurs dans les emplacements sans grappes d'emploi (tableau 3.5).

Toutefois, certaines RMR réussissent mieux à faire remplacer le navettage en voiture par le transport en commun pour les emplois situés dans le SCA. Par exemple, 59,1 % des navetteurs qui se rendent au SCA de Toronto et 54,9 % de ceux qui se rendent au SCA de Montréal utilisent le transport en commun. Parmi les huit principales RMR, Ottawa–Hull se classe au troisième rang, assez loin derrière les deux premières, 38,0 % des navetteurs à destination du SCA utilisant le transport en commun. Dans le cas des autres grandes RMR, 30 % ou moins des travailleurs dont le lieu de travail se situe dans le SCA utilisent le transport en commun pour se rendre au travail.

Par contre, des proportions relativement petites de navetteurs qui voyagent vers des grappes d'emploi hors du SCA utilisent le transport en commun. À Montréal, 27,9 % des navetteurs qui travaillent dans la grappe Montréal-Nord utilisent le transport en commun pour se rendre au travail, tandis que Montréal-Est se classe assez loin derrière, au troisième rang, 17,6 % des navetteurs utilisant le transport en commun pour se rendre au travail. La situation dans d'autres RMR est semblable, affichant (avec quelques exceptions) un accès relativement faible aux grappes à l'extérieur du SCA par le réseau de transport en commun.

Ces tendances tiennent en partie à ce que les réseaux de transport en commun sont habituellement axés sur le centre urbain. C'est ce dont fait état la figure 3.1 qui montre la proportion de tous les navetteurs utilisant le transport en commun représentée par diverses grappes d'emploi. Dans sept des huit RMR les plus grandes, le SCA est la destination de plus du tiers des navetteurs qui utilisent le transport en commun. Cela est vrai également des RMR canadiennes les plus grandes qui comprennent de nombreuses grandes grappes d'emploi. Par exemple, à Toronto, le SCA est le lieu de destination de 43,4 % des navetteurs qui utilisent le réseau de transport en commun, suivi de la grappe Aéroport-Ouest qui attire seulement 5,5 % des utilisateurs du transport en commun.

Selon Filion et Rutherford (2000), les employeurs dans les grappes en banlieue encouragent le navettage par des modes autres que le transport en commun par leur choix d'emplacements et leurs tendances en matière d'utilisation du terrain. Les emplacements sont choisis en fonction de leur accessibilité à de grandes routes express, des aéroports ou d'autres noeuds de transport plutôt qu'en fonction de leur proximité aux marchés du travail locaux ou aux noeuds de transport en commun. La disponibilité de vastes terrains zonés aux fins d'emploi permet de construire des entrepôts peu élevés, des usines à grande superficie et des stationnements très étendus qui, ensemble, contribuent à une faible densité de l'emploi dans ces zones. À leur tour, les faibles densités d'emploi entravent le transport efficace des travailleurs qui pourraient utiliser le transport en commun pour se rendre à ces emplacements.

Un autre problème plus subtil découle de la dépendance des jeunes, des personnes à faible revenu, des nouveaux immigrants et des femmes à l'égard du transport en commun. Dans certains cas, ce sont exactement le type de personnes dont on s'attendrait à ce qu'elles soient à la recherche des types d'emplois offerts en banlieue. Comme le transport en commun est axé sur le centre-ville, les personnes qui normalement dépendent du transport en commun pourraient avoir de la difficulté à se rendre à des emplois en banlieue. En même temps, les travailleurs au centre-ville qui sont concentrés dans les industries de services où les salaires sont élevés ont le meilleur accès à l'emploi par le réseau de transport en commun. Ainsi, il pourrait y avoir un « décalage » entre ceux qui ont besoin du réseau de transport en commun et l'endroit où ils doivent se rendre. De nombreuses études décrivent ce phénomène de « décalage spatial » aux États-Unis. Toutefois, d'autres recherches s'imposent pour permettre de bien comprendre dans quelle mesure il s'agit d'un problème dans les villes canadiennes.

3.5 Croissance de l'emploi et pressions qui s'exercent sur l'infrastructure

Comme nous l'avons démontré au chapitre 1 du présent rapport, la croissance de l'emploi entre 1996 et 2001 a eu lieu davantage en banlieue qu'au centre-ville, et cette tendance se poursuivra vraisemblablement. Étant donné que la croissance de l'emploi s'observe surtout dans des endroits où l'utilisation du transport en commun est la plus faible, il pourrait s'avérer difficile pour les RMR de maintenir ou d'augmenter la part des navetteurs qui utilisent le transport en commun.

Le tableau 3.6 montre la part des travailleurs (avec un lieu habituel de travail) qui utilisent le transport en commun dans les plus grandes RMR en 1996 et 2001[12]. Or, en dépit du phénomène de banlieusardisation des emplois ayant marqué cette période, la plupart des RMR ont été en mesure de maintenir ou d'augmenter la part des navetteurs qui utilisent le transport en commun. L'augmentation la plus marquée a été observée à Montréal, où la part des navetteurs utilisant le transport en commun est passée de 21,7% en 1996 à 23,1% en 2001. La part des navetteurs utilisant le transport en commun est demeurée relativement stable à Toronto, où la croissance de l'emploi était nettement plus concentrée dans des endroits plus éloignés du centre-ville.

12. L'analyse de cette sous-section ne présente aucun résultat pour Vancouver, étant donné que l'influence d'une grève du transport par autobus dans cette RMR pourrait fausser les résultats des changements observés au cours de la période 1996 à 2001.

Le fait que la proportion des travailleurs utilisant le transport en commun soit demeurée stable malgré le contexte de banlieusardisation des emplois s'explique principalement par une augmentation de la part des travailleurs utilisant le transport en commun dans la plupart des secteurs, ce qui a eu pour résultat de contrebalancer l'impact de l'augmentation de la proportion des travailleurs dans les zones où le transport en commun est moins utilisé. À Montréal par exemple, la part des individus qui travaillaient dans le centre-ville et qui utilisaient le transport en commun a augmenté, passant de 39,7% en 1996 à 44,7% en 2001. D'autres augmentations ont également pu être observées dans les endroits qui se trouvaient de 5 à 10 et de 15 à 20 kilomètres du centre-ville. À Toronto, la part des individus qui travaillaient au centre-ville et qui utilisaient le transport en commun pour se rendre au travail est passée de 51,7% en 1996 à 53,3% en 2001, et certaines augmentations ont également eu lieu dans d'autres secteurs de la ville.

Cependant, la croissance de l'emploi a été principalement concentrée à l'extérieur du centre-ville dans la plupart des RMR. La figure 3.2 montre la croissance de l'emploi selon la distance du centre-ville, ventilée selon les changements nets sur le plan du mode de transport qui ont accompagné la croissance (ou la baisse) de l'emploi dans ces secteurs. À Toronto, la croissance a eu lieu surtout dans les banlieues, où le nombre de travailleurs se déplaçant pour se rendre à un lieu de travail situé à une distance de plus de 20 km du centre-ville a augmenté de 208 300 entre 1996 et 2001. Près de 90 % de ces travailleurs ont fait la navette en voiture, de sorte que le nombre de travailleurs faisant la navette en voiture dans la RMR de Toronto a augmenté de 12 %, et que le nombre de travailleurs utilisant la voiture pour se rendre à une destination située à plus de 20 km du centre-ville a augmenté de 25 %.

À Montréal, où la croissance de l'emploi a été plus faible et davantage répartie entre le centre-ville et les banlieues, les répercussions sur le plan de l'infrastructure pourraient être fortement différentes. À Montréal, la croissance de l'emploi s'est répartie de façon plus égale entre le centre-ville (le nombre de navetteurs se rendant à un lieu de travail situé dans un rayon de 10 km du centre-ville a augmenté de 49 000) et les banlieues (le nombre de navetteurs se rendant à un lieu de travail situé à plus de 15 km du centre-ville a augmenté de 64 000). La plupart des navetteurs se rendant au centre-ville ont utilisé le transport en commun, de sorte que le nombre des utilisateurs du réseau de transport en commun a augmenté de 13 % dans l'ensemble et de 21 % dans le cas des navetteurs se rendant dans les lieux de travail situés dans un rayon de 5 km du centre-ville. En revanche, la plupart des navetteurs à destination des banlieues ont conduit leur voiture pour se rendre au travail ou se sont rendus au travail en tant que passagers à bord d'une voiture, augmentant le navettage en voiture de 5 % dans l'ensemble et de 15 % dans le cas du navettage à destination d'un lieu de travail situé à plus de 15 km du centre-ville.

3.6 Les tendances de navettage non traditionnelles et le transport en commun

Bien que de nombreuses RMR demeurent axées sur le centre urbain, il est bien connu que les tendances de navettage sont devenues plus complexes. Comparativement aux décennies précédentes, les navettes se font plus souvent à l'intérieur d'une banlieue ou entre banlieues, ou bien les navetteurs se déplacent du centre-ville vers les banlieues (nº 96F0030XIF2001010 au catalogue de Statistique Canada).

Le tableau 3.7 montre le navettage dans les huit RMR les plus grandes selon cinq types de navettes : (1) les navettes à l'intérieur du centre-ville, qui sont celles où le lieu de résidence et le lieu d'emploi se situent dans un rayon de 10 km du centre-ville[13]; (2) les navettes traditionnelles, soit celles où le lieu de travail est situé dans un rayon de 10 km du centre-ville et la résidence, à plus de 10 km du centre-ville; (3) les navettes inverses, dans le cas desquelles le lieu de travail se situe à plus de 10 km du centre-ville et la résidence, à une distance d'au plus 10 km du centre-ville; (4) les navettes en banlieue courtes, qui sont celles où le lieu de résidence et le lieu d'emploi sont tous deux situés à plus de 10 km du centre-ville

13. Comme ailleurs dans le présent rapport, le centre-ville est défini comme étant le secteur où est situé l'hôtel de ville du centre urbain.

mais la distance de navettage est inférieure à 10 km; (5) les longues navettes en banlieue, qui sont celles où le lieu de résidence et le lieu d'emploi sont tous deux situés à plus de 10 km du centre-ville mais la distance de navettage est supérieure à 10 km[14]. Aux fins de la présente discussion, nous appelons les catégories 4 et 5 navettage à « l'intérieur de la banlieue » et « entre banlieues », respectivement.

La partie supérieure du tableau 3.7 montre la proportion de navettes dans chacune de ces catégories pour 2001. Dans les RMR les plus grandes, soit Toronto, Montréal et Vancouver, nous observons une proportion plus petite de navettes à l'intérieur du centre-ville et selon la tendance de navettage « traditionnelle », c'est-à-dire de la banlieue vers le centre-ville, et des proportions plus importantes de navette à l'intérieur de la banlieue et entre banlieues. Les huit RMR ont des proportions semblables de travailleurs qui font la navette en sens inverse.

Les deuxième et troisième parties du tableau 3.7, qui montrent la croissance du navettage de deux façons différentes, sont plus intéressantes. La deuxième partie montre la croissance du navettage selon le type de navette entre 1996 et 2001. Dans certains cas, on observe d'importantes augmentations en pourcentage du navettage selon des trajets non traditionnels. Par exemple, à Ottawa–Hull, le nombre de navetteurs faisant la navette en sens inverse a augmenté de 39,7 %, probablement en raison de la croissance rapide de l'emploi dans la grappe de Kanata située à l'Ouest de la ville. À Calgary également, les navettes inverses ont augmenté, soit de 41,5 %. Les navettes entre banlieues (distance supérieure à 10 km) ont augmenté dans la plupart des RMR, notamment de 18,9 % à Ottawa–Hull, de 16,8 % à Toronto, de 38,2 % à Calgary et de 12,8 % à Edmonton.

Les données à la troisième partie du tableau décomposent la croissance du nombre de navetteurs entre les deux années selon la proportion que représente chaque type de navette. À Ottawa–Hull, 19 % des nouveaux navetteurs qui ont pris la route entre 1996 et 2001 ont fait la navette en sens inverse, 22 % ont fait la navette à l'intérieur de la banlieue et 19 % ont fait la navette entre banlieues. À Toronto, la part du lion des nouvelles navettes a eu lieu à l'extérieur du centre-ville, soit 36 % à l'intérieur de la banlieue et 37 % entre banlieues.

La dernière partie du tableau 3.7 montre la proportion de navetteurs dans chacune de ces catégories qui ont utilisé le transport en commun. Dans toutes les RMR, la proportion de navetteurs qui utilisent le transport en commun est plus faible dans le cas des navettes non traditionnelles, comme les navettes inverses ainsi que celles à l'intérieur de la banlieue et entre banlieues, que dans le cas des trajets traditionnels au centre-ville et entre les banlieues et le centre-ville. Cela n'est pas étonnant étant donné que les réseaux de transport en commun sont axés sur le centre-ville dans les régions urbaines les plus grandes. Il se peut que l'infrastructure n'offre pas aux personnes qui font la navette entre banlieues l'option d'utiliser le transport en commun, ou que cette option existe mais que ces navetteurs préfèrent conduire pour se rendre au travail pour des raisons de coût, de temps ou de commodité. Étant donné qu'une grande partie de l'augmentation du navettage a eu lieu selon ces dimensions non traditionnelles, cet aspect est sans doute un autre défi que présente aux régions urbaines l'augmentation du navettage en voiture.

14. Cette dernière catégorie comprend également les navetteurs qui travaillent dans la RMR mais qui habitent à l'extérieur de celle-ci.

Tableau 3.1 : Distance de navettage selon la RMR, 2001

	Nombre de navetteurs	Moins de 5 km (%)	5 à 14,9 km (%)	15 à 24,9 km (%)	25 km + (%)	Distance médiane (km)
St. John's	70,040	47,1	40,7	7,8	4,4	5,4
Halifax	154 445	41,3	39,1	13,6	6,0	6,3
Saint John	48 120	39,0	32,1	17,8	11,2	7,0
Chicoutimi–Jonquière	58 850	51,2	34,4	8,7	5,7	4,7
Québec	302 875	37,5	48,4	8,6	5,6	6,8
Sherbrooke	65 690	49,0	34,0	9,3	7,7	5,1
Trois-Rivières	53 845	49,7	32,3	8,0	10,0	5,0
Montréal	1 472 525	34,1	41,1	16,9	7,9	7,9
Ottawa–Hull	489 800	33,2	44,1	14,8	7,9	7,8
Kingston	59 525	47,4	32,3	11,3	8,9	5,4
Oshawa	130 665	30,1	27,2	12,0	30,8	10,7
Toronto	2 046 610	28,9	40,1	18,0	13,0	9,2
Hamilton	278 395	33,0	35,9	12,4	18,8	8,2
St. Catharines–Niagara	155 025	46,1	29,7	12,7	11,5	5,5
Kitchener	190 910	45,0	35,6	10,4	9,0	5,6
London	181 710	46,3	38,3	7,3	8,0	5,4
Windsor	129 950	41,3	44,1	9,1	5,4	6,1
Greater Sudbury	61 650	41,1	36,4	15,3	7,1	6,5
Thunder Bay	49 775	51,8	36,5	5,2	6,5	4,7
Winnipeg	302 090	41,1	49,9	4,7	4,3	6,0
Regina	86 780	56,8	35,7	2,8	4,8	4,5
Saskatoon	95 950	51,5	36,3	4,7	7,6	4,8
Calgary	437 965	31,9	53,4	9,8	4,9	7,7
Edmonton	415 090	33,7	46,3	10,9	9,1	7,6
Abbotsford	53 150	38,6	27,0	8,2	26,2	7,7
Vancouver	803 405	34,8	41,2	16,2	7,7	7,6
Victoria	124 810	52,4	34,1	8,1	5,4	4,7

Source : Recensement de 2001, série « Analyses » : Où travaillent les Canadiens et comment s'y rendent-ils? (N° 96F0030XIF2001010 au catalogue).

Tableau 3.2 : Mode habituel de transport utilisé pour se rendre au travail selon la RMR, 2001

	Nombre de navetteurs*	Conducteur (%)	Passager (%)	Transport en commun (%)	Marche (%)	Bicyclette (%)	Autre (%)
Toutes les RMR	9 119 770	70,8	6,6	14,8	5,7	1,3	0,8
St. John's	75 735	77,3	12,3	2,8	5,9	0,1	1,6
Halifax	170 210	68,1	9,6	9,9	10,3	0,9	1,2
Saint John	53 050	76,5	10,5	4,3	6,9	0,4	1,4
Chicoutimi–Jonquière	62 765	85,1	4,9	2,4	5,9	0,8	0,9
Québec	325 005	76,0	5,2	9,8	7,0	1,3	0,7
Sherbrooke	70 365	80,0	5,7	5,6	7,2	0,8	0,7
Trois-Rivières	57 610	84,3	4,6	3,0	6,0	1,5	0,6
Montréal	1 580 270	65,6	4,8	21,7	5,9	1,3	0,7
Ottawa–Hull	525 070	64,6	7,4	18,5	6,8	1,9	0,8
Kingston	65 375	74,2	8,2	3,5	10,4	2,2	1,5
Oshawa	142 430	80,2	7,7	7,1	3,6	0,5	0,9
Toronto	2 248 055	65,2	6,3	22,4	4,6	0,8	0,7
Hamilton	304 900	78,2	7,1	8,0	5,1	0,9	0,7
St. Catharines–Niagara	167 980	83,8	7,4	2,0	5,0	0,9	0,9
Kitchener	206 805	81,3	8,1	3,9	4,9	1,1	0,7
London	200 125	77,9	7,8	6,0	5,9	1,5	0,9
Windsor	137 590	83,8	6,5	3,1	4,7	1,1	0,8
Grand Sudbury	67 380	78,2	8,8	4,9	6,5	0,4	1,2
Thunder Bay	54 525	82,5	7,0	3,0	5,4	1,0	1,1
Winnipeg	327 740	70,0	8,4	13,2	6,1	1,4	0,9
Regina	94 295	80,3	7,9	4,4	5,2	1,4	0,8
Saskatoon	106 025	79,7	6,6	4,1	5,8	2,5	1,3
Calgary	499 050	71,8	6,8	13,2	5,9	1,5	0,8
Edmonton	469 225	77,7	6,6	8,6	4,7	1,2	1,2
Abbotsford	61 880	84,4	8,7	1,6	3,6	0,9	0,8
Vancouver[1]	905 995	72,2	7,0	11,5	6,5	1,9	0,9
Victoria	140 515	67,5	6,0	9,7	10,4	4,8	1,6

1. La Colombie-Britannique affiche la plus forte baisse de la proportion de travailleurs utilisant le transport en commun. Environ 128 200 travailleurs en Colombie-Britannique ont utilisé le transport en commun en 2001, représentant 7,5 % de la population active occupée qui s'est déplacée pour se rendre au travail, en baisse par rapport à 8,8 % en 1996. Une partie de cette baisse pourrait s'expliquer par la grève des autobus qui a eu lieu à Vancouver au moment de la tenue du recensement.

* Les personnes sans adresse de travail fixe sont incluses.

Source : Recensement de 2001, série « Analyses » : Où travaillent les Canadiens et comment s'y rendent-ils? (N° 96F0030XIF2001010 au catalogue).

Tableau 3.3 : Répartition en pourcentage des travailleurs selon le mode de navettage en 2001, certains groupes démographiques, tous les travailleurs dans les RMR

		Transport en commun	Conducteur	Passager	Marche	Bicyclette	Autre
Âge	15 à 19	22,9	35,4	25,1	12,7	2,6	1,3
	20 à 24	24,0	54,7	9,1	9,2	2,0	1,0
	25 à 34	17,3	68,7	5,7	6,0	1,6	0,7
	35 à 44	13,4	75,5	4,8	4,5	1,2	0,6
	45 à 54	12,8	75,9	5,1	4,8	0,8	0,7
	55 à 64	12,6	75,1	5,2	5,6	0,5	0,9
	65+	12,5	71,5	5,6	7,9	0,5	1,9
État matrimonial et sexe	Tous les hommes	12,5	74,7	4,9	5,3	1,8	0,8
	Hommes mariés	8,7	83,6	2,8	3,0	1,3	0,6
	Toutes les femmes	19,3	62,8	9,3	7,0	0,8	0,8
	Femmes mariées	14,8	69,1	9,6	5,2	0,5	0,7
Revenu de la famille ($)	0 à 25 000	28,2	48,3	6,9	12,8	2,4	1,4
	25 000 à 50 000	19,1	64,3	6,6	7,6	1,4	0,9
	50 000 à 75 000	13,6	72,3	7,1	5,1	1,1	0,7
	75 000 à 100 000	12,2	74,7	7,5	4,0	1,0	0,6
	100 000+	11,1	76,3	7,2	3,8	1,1	0,6
Statut d'immigrant	Né(e) au Canada	13,5	70,6	7,1	6,5	1,5	0,8
	A immigré il y a 0 à 10 ans	31,8	51,3	8,9	6,3	0,9	0,8
	A immigré il y a 10 à 20 ans	22,6	64,1	7,4	4,6	0,7	0,7
	A immigré il y a 20 ans +	13,8	71,0	6,8	6,2	1,4	0,8
Incapacité	A une incapacité	17,0	66,5	7,3	6,7	1,1	1,3
	N'a pas d'incapacité	15,8	69,1	7,0	6,1	1,3	0,7
Niveau de scolarité	Diplôme d'études secondaires ou niveau inférieur	15,1	65,3	10,5	6,9	1,1	1,0
	Diplôme d'études universitaires ou niveau supérieur	17,3	70,0	4,1	6,2	1,9	0,5
Distance de navettage (entre la résidence et le lieu de travail)[1]	0 à 5 km	14,9	57,0	8,3	15,8	2,7	1,3
	5 à 10 km	19,8	70,5	7,2	0,8	1,0	0,6
	10 à 15 km	17,0	75,6	6,1	0,5	0,4	0,4
	15 à 20 km	14,5	78,6	5,8	0,5	0,2	0,4
	20 à 25 km	13,3	80,2	5,5	0,5	0,1	0,4
	25 km +	11,1	79,2	5,9	2,6	0,4	0,8
Distance de la résidence (entre la résidence et le centre-ville)	0 à 5 km	16,5	61,2	6,6	12,2	2,5	1,1
	5 à 10 km	20,7	65,3	6,8	5,0	1,4	0,7
	10 à 15 km	17,8	70,0	6,9	3,8	0,8	0,7
	15 à 20 km	15,8	71,8	7,5	3,6	0,7	0,6
	20 à 25 km	12,2	76,1	7,6	3,0	0,5	0,6
	25 km +	7,0	80,1	7,6	3,9	0,7	0,7
Distance de l'emploi (entre le lieu de travail et le centre-ville)	0 à 5 km	24,3	58,3	6,5	8,2	1,9	0,8
	5 à 10 km	14,3	70,9	6,8	5,8	1,3	0,8
	10 à 15 km	12,3	74,7	6,9	4,5	0,9	0,8
	15 à 20 km	10,5	76,4	7,4	4,3	0,7	0,7
	20 à 25 km	7,8	79,6	8,0	3,3	0,7	0,7
	25 km +	4,1	80,7	8,4	4,9	0,8	1,0

1 Certaines personnes habitent dans une RMR différente de celle où elles travaillent. Par conséquent, il faut interpréter ces résultats avec prudence.
Note : Toutes les personnes de 15 ans et plus dont le lieu habituel de travail est situé dans une RMR sont incluses.
Source : Recensement du Canada, 2001.

Tableau 3.4 : Répartition en pourcentage des travailleurs vivant dans des familles à revenu plus élevé (plus de 75 000 $) selon le mode de navettage en 2001, certains groupes démographiques, tous les travailleurs dans les RMR

		Transport en commun	Conducteur	Passager	Marche	Bicyclette	Autre
Distance de navettage (entre la résidence et le lieu de travail)[1]	0 à 5 km	9,3	66,4	9,8	11,3	2,3	1,0
	0 à 10 km	12,9	77,7	7,4	0,6	0,9	0,4
	10 à 15 km	12,6	80,2	6,2	0,4	0,4	0,3
	15 à 20 km	12,0	81,6	5,6	0,3	0,2	0,3
	20 à 25 km	12,3	81,9	5,1	0,4	0,1	0,2
	25 km +	11,8	79,4	5,3	2,4	0,4	0,7
Distance de la résidence (entre la résidence et le centre-ville)	0 à 5 km	10,5	71,2	7,0	8,5	2,0	0,8
	0 à 10 km	14,0	73,5	7,3	3,4	1,3	0,5
	10 à 15 km	13,4	75,5	7,2	2,6	0,8	0,5
	15 à 20 km	13,1	75,8	7,5	2,6	0,6	0,4
	20 à 25 km	10,9	78,8	7,3	2,1	0,4	0,5
	25 km +	7,1	81,7	7,4	2,7	0,5	0,6
Distance de l'emploi (entre le lieu de travail et le centre-ville)	0 à 5 km	20,3	65,9	7,2	4,6	1,4	0,6
	0 à 10 km	8,3	79,3	6,9	3,9	1,0	0,5
	10 à 15 km	7,1	81,3	6,9	3,3	0,7	0,6
	15 à 20 km	5,9	82,3	7,3	3,3	0,7	0,5
	20 à 25 km	4,4	84,5	7,7	2,3	0,6	0,5
	25 km +	2,4	84,2	8,2	3,7	0,7	0,8

1. Certaines personnes habitent dans une RMR différente de celle où elles travaillent. Par conséquent, il faut interpréter ces résultats avec prudence.
Note : Toutes les personnes de 15 ans et plus dont le lieu habituel de travail est situé dans une RMR sont incluses.
Source : Recensement du Canada, 2001.

Tableau 3.5 : Répartition en pourcentage des emplois selon le type de navettage et la grappe d'emploi

		Pourcentage des navetteurs qui utilisent une voiture (y compris les passagers)	Pourcentage des navetteurs qui utilisent le transport en commun	Pourcentage des autres navetteurs
Québec	Secteur du centre des affaires	59,0	26,9	14,1
	Sainte-Foy	80,0	13,4	6,6
	Autres grappes	85,7	8,2	6,1
	Sans grappe	80,7	8,5	10,7
	Total, Québec	79,2	11,1	9,7
Montréal	Secteur du centre des affaires	38,0	54,9	7,1
	Aéroport-Ouest	83,3	15,0	1,7
	Montréal-Nord	67,8	27,9	4,4
	Laval	86,7	10,9	2,4
	Montréal-Est	78,3	17,6	4,0
	Autres grappes	77,9	16,2	10,8
	Sans grappe	71,9	17,4	10,7
	Total, Montréal	68,7	23,0	8,3
Ottawa–Hull	Secteur du centre des affaires–Ottawa	47,1	38,0	14,9
	Secteur du centre des affaires–Hull	63,7	26,6	9,7
	Kanata	87,7	8,8	3,5
	Ouest-Hunt Club	84,3	13,0	2,7
	Pré Tunney	61,7	28,4	9,9
	Secteur industriel du Sud	79,2	16,4	4,4
	Autres grappes	71,7	18,0	10,4
	Sans grappe	79,0	11,5	9,4
	Total, Ottawa–Hull	71,0	19,3	9,7
Toronto	Secteur du centre des affaires	31,9	59,1	9,0
	Aéroport-Ouest	89,6	8,9	1,5
	427-Gardiner	78,3	18,4	3,3
	Vaughan	84,9	13,1	1,9
	Markham	88,8	9,6	1,6
	Don Mills	73,2	23,7	3,1
	401-404	85,2	12,9	2,0
	401-Allan Road	61,2	36,3	2,5
	Autres grappes	77,8	17,9	4,3
	Sans grappe	73,7	17,7	8,6
	Total, Toronto	70,8	23,1	6,2
Winnipeg	Secteur du centre des affaires	63,7	27,4	8,9
	Aéroport-Ouest	83,2	12,2	4,6
	Autres grappes	82,0	11,7	6,2
	Sans grappe	78,6	11,0	10,3
	Total, Winnipeg	77,1	14,3	8,6
Calgary	Secteur du centre des affaires	64,8	24,8	10,4
	Calgary-Nord	88,3	8,8	2,8
	Calgary-Sud	92,8	4,8	2,4
	Autres grappes	78,7	12,0	9,3
	Sans grappe	79,4	10,0	10,7
	Total, Calgary	76,6	14,6	8,7
Edmonton	Secteur du centre des affaires	71,4	19,9	8,7
	Edmonton-Ouest	93,2	4,5	2,3
	Edmonton-Est	92,1	5,0	2,9
	Autres grappes	82,5	11,6	5,9
	Sans grappe	83,8	7,4	8,8
	Total, Edmonton	82,7	9,8	7,5
Vancouver	Secteur du centre des affaires	56,7	29,1	14,3
	Delta	94,1	3,9	2,0
	Richmond (Aéroport)	90,6	5,7	3,7
	Université de la C.-B.	60,0	20,1	19,8
	Vancouver-Est	80,5	14,4	5,1
	Autres grappes	89,1	5,9	5,0
	Sans grappe	80,1	9,4	10,6
	Total, Vancouver	74,4	13,0	9,6

Note : Toutes les personnes de 15 ans et plus dont le lieu habituel de travail est situé dans une RMR sont incluses.
Source : Recensement du Canada, 2001.

Tableau 3.6: Répartition des travailleurs selon le mode de navettage, 1996 et 2001

		1996				2001			
		Transport en commun	Conducteur ou passager	Autre	Nombre total	Transport en commun	Conducteur ou passager	Autre	Nombre total
			(%)				(%)		
Québec	moins de 5 km	13,9	75,2	10,9	142 700	14,8	73,0	12,2	140 500
	5 à 10 km	9,6	83,6	6,8	120 400	10,4	83,3	6,4	129 500
	10 à 15 km	6,1	82,9	11,0	33 200	6,9	83,5	9,6	36 600
	15 à 20 km	2,4	86,6	11,0	13 400	2,9	85,8	11,2	14 900
	20 à 25 km	1,4	89,2	9,3	6 400	1,5	90,5	8,0	6 300
	plus de 25 km	1,9	88,0	10,1	8 600	2,6	87,8	9,6	10 000
	total	10,5	80,2	9,4	324 700	11,1	79,4	9,5	337 700
Montréal	moins de 5 km	39,7	51,1	9,2	445 600	44,7	45,5	9,8	477 500
	5 à 10 km	23,3	68,5	8,2	396 200	24,3	66,9	8,8	413 700
	10 à 15 km	14,1	80,2	5,7	305 600	14,1	80,3	5,6	326 800
	15 à 20 km	9,3	85,4	5,3	152 200	10,1	84,9	4,9	175 600
	20 à 25 km	7,4	84,8	7,8	112 100	7,6	85,2	7,1	127 000
	plus de 25 km	2,8	87,8	9,4	153 900	2,7	87,5	9,8	179 400
	total	21,7	70,5	7,8	1 565 500	23,1	68,9	8,0	1 699 900
Ottawa–Hull	moins de 5 km	27,0	60,8	12,2	249 200	29,1	58,6	12,3	261 100
	5 à 10 km	11,5	80,7	7,8	148 900	13,4	79,3	7,3	166 600
	10 à 15 km	9,3	83,1	7,5	41 300	12,2	81,7	6,1	47 200
	15 à 20 km	8,9	83,2	7,9	31 900	8,9	85,2	5,9	47 200
	20 à 25 km	5,3	90,0	4,7	15 600	5,5	85,5	9,1	27 200
	plus de 25 km	1,4	85,6	13,0	22 400	2,1	86,6	11,3	23 700
	total	18,1	71,8	10,0	509 400	19,4	71,1	9,5	573 000
Toronto	moins de 5 km	51,7	38,5	9,8	495 400	53,3	36,5	10,2	568 100
	5 à 10 km	27,1	65,0	7,9	240 000	28,7	62,7	8,6	250 300
	10 à 15 km	20,5	74,8	4,7	319 100	22,6	72,4	5,0	328 300
	15 à 20 km	15,9	80,1	4,0	276 300	16,7	79,1	4,2	285 700
	20 à 25 km	9,6	88,0	2,4	408 900	9,9	87,5	2,6	501 200
	plus de 25 km	5,3	88,7	6,1	412 100	5,7	89,5	4,8	528 100
	total	22,8	71,2	6,0	2 151 900	23,1	70,9	6,0	2 461 700
Winnipeg	moins de 5 km	19,9	71,5	8,6	185 800	18,4	72,6	9,0	182 500
	5 à 10 km	9,5	83,1	7,4	108 900	10,1	82,6	7,3	124 600
	10 à 15 km	9,7	79,9	10,3	26 500	11,3	79,1	9,7	29 200
	15 à 20 km	6,1	82,1	11,8	2 000	2,6	92,9	4,5	3 600
	20 à 25 km	0,1	86,0	13,9	1 800	0,6	92,8	6,6	3 300
	plus de 25 km	1,0	79,2	19,7	1 800	0,5	85,2	14,3	2 300
	total	15,3	76,2	8,4	326 800	14,3	77,3	8,4	345 400
Calgary	moins de 5 km	17,8	74,6	7,6	250 400	19,2	71,7	9,1	280 100
	5 à 10 km	9,3	83,1	7,6	102 400	10,9	80,6	8,5	117 600
	10 à 15 km	6,2	87,9	5,9	43 400	7,6	86,1	6,2	72 400
	15 à 20 km	7,0	84,3	8,6	7 900	6,2	84,9	8,9	10 100
	20 à 25 km	0,0	0,0	0,0	0	3,1	88,5	8,5	2 400
	plus de 25 km	1,0	88,4	10,6	10 100	0,5	88,0	11,5	14 000
	total	13,9	78,6	7,6	414 200	14,7	76,7	8,6	496 700
Edmonton	moins de 5 km	17,4	73,7	8,9	153 900	17,0	73,9	9,1	158 100
	5 à 10 km	7,6	86,8	5,7	142 600	8,1	86,0	5,9	161 400
	10 à 15 km	5,8	87,8	6,4	63 900	6,4	87,6	6,1	80 100
	15 à 20 km	3,3	82,3	14,4	800	1,7	87,2	11,2	7 700
	20 à 25 km	3,4	88,3	8,3	2 800	0,2	86,9	13,0	2 500
	plus de 25 km	0,5	93,3	6,2	43 200	0,8	92,0	7,2	53 000
	total	10,2	82,7	7,1	407 300	9,9	82,8	7,3	462 800

Note: Toutes les personnes de 15 ans et plus dont le lieu habituel de travail est situé dans une RMR sont incluses.
Source: Recensement du Canada, 1996, 2001.

Tableau 3.7 : Navettes selon le lieu d'origine et la destination, 1996 et 2001

	D'un emplacement au centre-ville vers un autre emplacement au centre-ville[1]	Navette traditionnelle (de l'extérieur du centre-ville vers le centre-ville	Navette inverse (du centre-ville vers l'extérieur du centre-ville)	Navette à l'intérieur de la banlieue (navette en banlieue de moins de 10 km)	Navette entre banlieues (navette en banlieue de plus de 10 km)[2]	Tous les types de navettes
			% en 2001			
Québec	47	28	5	10	10	100
Montréal	28	21	8	22	20	100
Ottawa–Hull	42	27	7	10	13	100
Toronto	15	16	6	30	32	100
Winnipeg	65	19	5	4	7	100
Calgary	45	31	8	8	8	100
Edmonton	43	25	9	12	12	100
Vancouver	32	22	7	22	18	100
			% de croissance 1996-2001			
Québec	3,0	1,1	10,5	18,3	2,1	4,0
Montréal	9,0	2,0	9,7	14,9	8,6	8,6
Ottawa–Hull	7,1	6,6	39,7	32,5	18,9	12,5
Toronto	10,8	12,0	2,7	17,9	16,8	14,4
Winnipeg	8,0	-6,4	28,8	11,5	5,2	5,7
Calgary	5,9	24,7	41,5	76,9	38,3	19,9
Edmonton	7,5	9,6	24,0	45,9	12,8	13,6
Vancouver	9,5	12,0	-2,5	10,7	5,4	8,7
			% de croissance de l'emploi (1996-2001)			
Québec	35	8	13	38	5	100
Montréal	30	5	9	36	20	100
Ottawa–Hull	25	15	19	22	19	100
Toronto	12	14	1	36	37	100
Winnipeg	89	-24	21	7	7	100
Calgary	15	37	13	20	14	100
Edmonton	25	18	15	31	11	100
Vancouver	35	29	-2	27	12	100
			taux d'utilisation du transport en commun (% en 2001)			
Québec	15	9	10	4	6	11
Montréal	42	28	23	10	6	23
Ottawa–Hull	26	20	17	7	8	19
Toronto	48	45	29	13	9	23
Winnipeg	17	10	13	6	5	14
Calgary	18	15	9	6	6	15
Edmonton	16	7	8	3	3	10
Vancouver	20	18	12	5	5	13

1. Pour ce tableau, le centre-ville est défini comme étant situé à une distance de 10 km du centre-ville du centre urbain.
2. Les navettes de l'extérieur des RMR vers l'intérieur des RMR sont incluses.
Source : Recensement du Canada 1996, 2001.

Figure 3.1 : Le transport en commun demeure axé sur le centre dans les RMR les plus peuplées

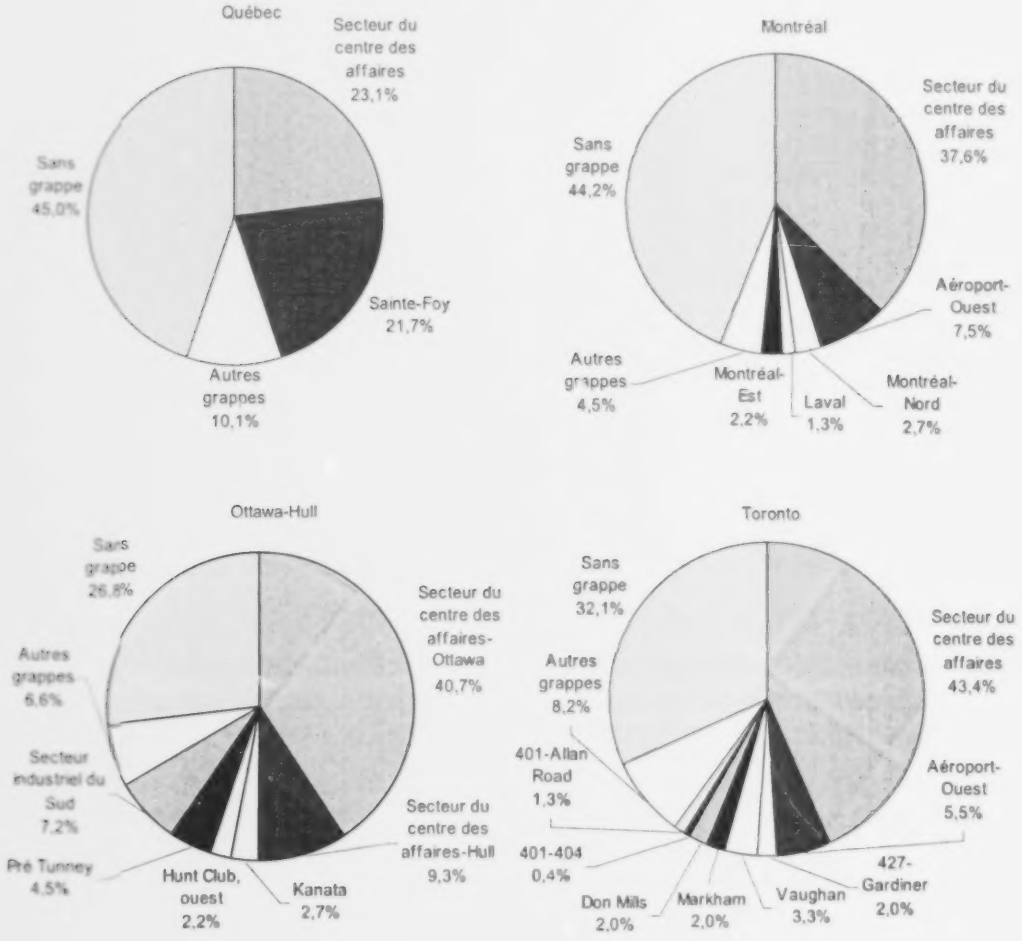
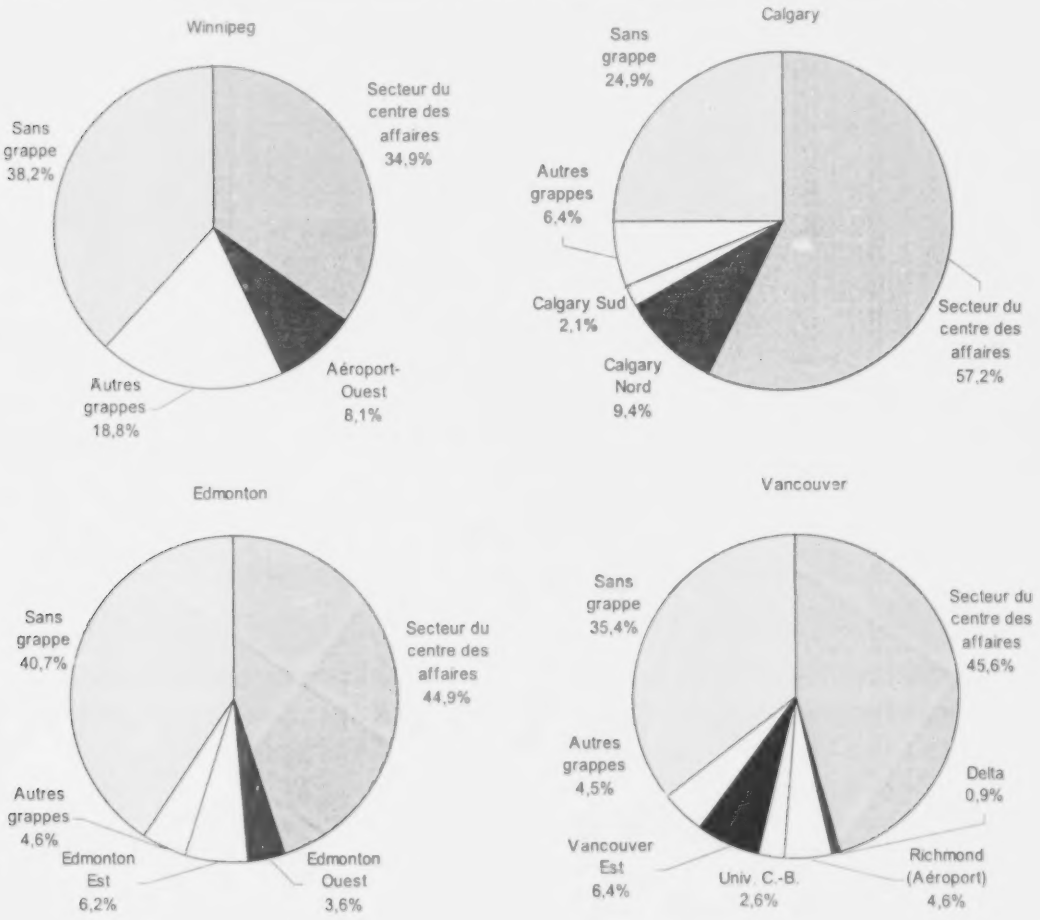
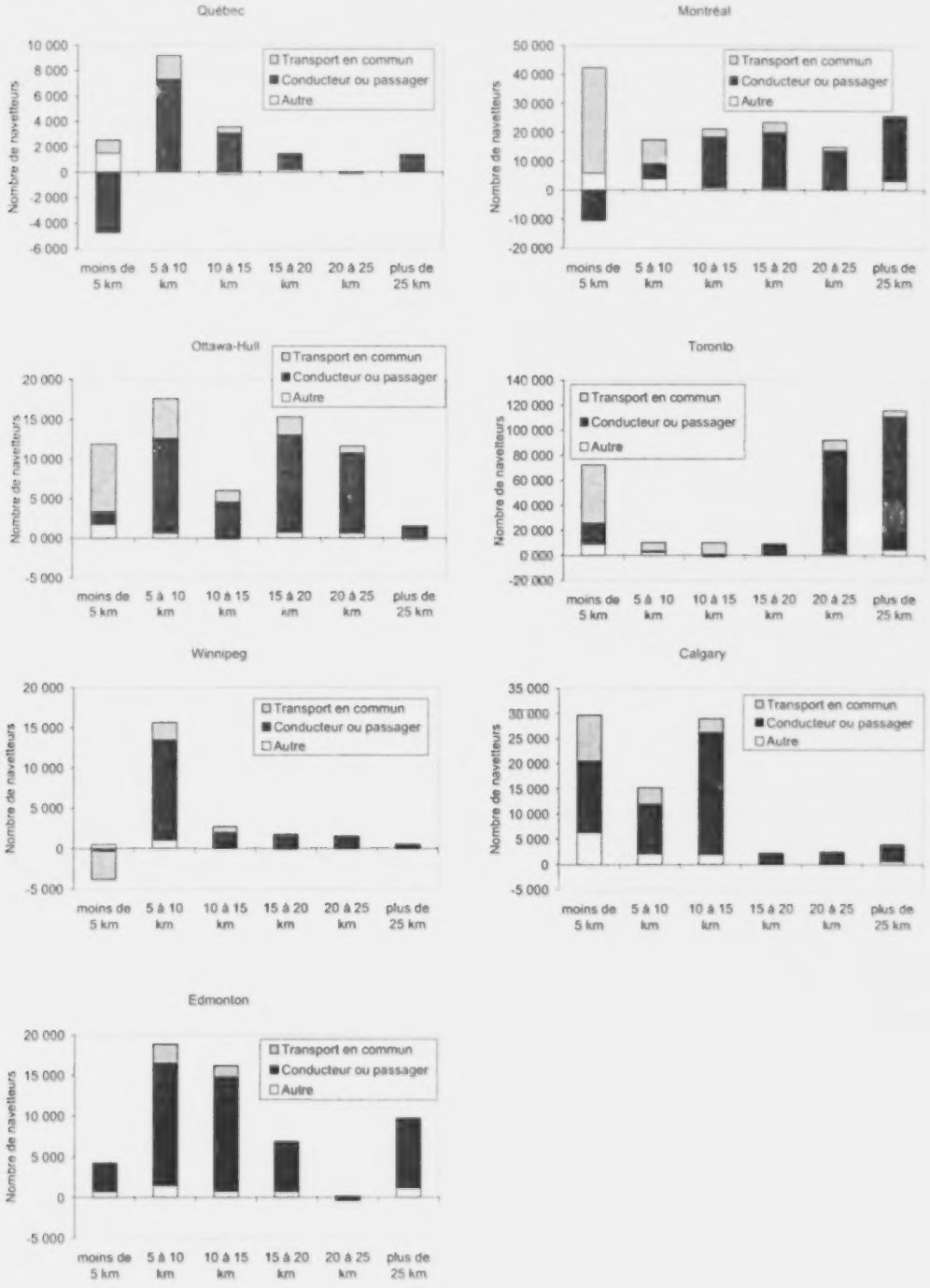


Figure 3.1 : Le transport en commun demeure axé sur le centre dans les RMR les plus peuplées – *(fin)*



Note : Toutes les personnes de 15 ans et plus dont le lieu habituel de travail est situé dans une RMR sont incluses.
Source : Recensement du Canada, 2001.

Figure 3.2: Changement net dans les modes de navettage selon la distance du centre-ville (en kilomètres), 1996 à 2001



Note: Les résultats pour Vancouver ne sont pas présentés parce que les données portant sur l'utilisation du transport en commun ont été affectées par une grève du transport par autobus au moment du recensement.
Source: Recensement du Canada 1996, 2001.

Conclusion

Dans la présente étude, nous avons examiné la structure spatiale de l'emploi dans les plus grands centres urbains du Canada ou régions métropolitaines de recensement (RMR). Nous nous sommes penchés plus particulièrement sur trois facteurs : (1) l'emplacement des emplois et de la population à une époque de croissance et de banlieusardisation des RMR : (2) la nature des emplois au centre-ville et en banlieue; et (3) la façon dont les travailleurs se rendent au travail dans les grappes d'emploi centrales et en banlieue.

Selon les résultats de notre étude, l'emplacement de l'emploi dans les RMR est en évolution. De plus en plus souvent, les emplois se situent dans des secteurs éloignés du centre-ville dans la plupart des RMR. Même si l'une des caractéristiques de cette situation est la banlieusardisation bien connue de l'emploi dans le secteur de la fabrication, le commerce de détail s'éloigne également du centre-ville dans de nombreuses RMR. L'emploi est encore axé sur le « secteur du centre des affaires » (SCA), mais la RMR comprend en outre plusieurs autres grappes d'emploi importantes et distinctes. Ensemble, ces grappes représentent la part du lion de l'emploi dans la plupart des RMR. Les niveaux d'emploi augmentent plus rapidement dans les banlieues, la part de l'emploi des emplacements réguliers au SCA et au centre-ville diminuant au profit de celle des banlieues en expansion plus rapide.

La dynamique de l'emplacement des emplois s'accompagne d'une polarisation des caractéristiques des emplois selon l'emplacement. En fait, on peut tracer un gradient des compétences et des gains du centre-ville aux banlieues. Les emplois au centre-ville sont concentrés dans le secteur des services où les emplois sont spécialisés et bien rémunérés, tandis que les emplois peu spécialisés et moins bien rémunérés, et les emplois dans les secteurs de la fabrication et des services aux consommateurs sont davantage concentrés dans les banlieues. Au cours des dernières années, ce gradient des compétences et des gains a changé à l'avantage du centre-ville au fur et à mesure que les emplois mieux rémunérés se sont concentrés au centre-ville dans la plupart des grandes RMR entre 1996 et 2001.

Les travailleurs ont tendance à se rendre en voiture à leur lieu de travail dans ces emplacements en banlieue qui prennent de l'expansion plutôt que d'utiliser le transport en commun. Dans les huit RMR les plus grandes, le transport en commun est utilisé en plus grande proportion par les travailleurs dans le centre-ville et par des proportions plus petites de navetteurs qui se rendent à des lieux de travail situés plus loin en banlieue. Même si la banlieusardisation croissante de l'emploi n'a pas eu pour effet d'accroître la distance moyenne de navettage (les emplois deviennent davantage concentrés dans des secteurs plus proches des lieux de résidence de la population), les tendances de navettage sont devenues plus complexes, avec davantage de travailleurs faisant la navette en sens inverse (du centre-ville vers la banlieue) et entre banlieues. L'utilisation de la voiture pour se rendre à ces lieux de travail en banlieue peut avoir d'importantes conséquences sur les plans de l'infrastructure, de la congestion et de la pollution de l'air. Pour les grandes régions urbaines, promouvoir l'utilisation du transport en commun auprès des travailleurs dont le lieu de travail est situé en banlieue présente tout un défi.

Tableaux en annexe

Tableau A-1 : Répartition en pourcentage des travailleurs selon le mode de navettage en 2001, certains groupes démographiques (Québec)

		Transport en commun	Conducteur	Passager	Marche	Bicyclette	Autre
Âge	15 à 19	27,4	34,1	16,8	13,9	5,9	1,9
	20 à 24	21,9	57,6	6,5	10,5	2,9	0,6
	25 à 34	8,9	77,9	4,8	6,7	1,3	0,4
	35 à 44	7,5	80,5	5,0	5,7	1,0	0,4
	45 à 54	8,9	78,5	4,4	7,1	0,7	0,5
	55 à 64	7,6	79,2	3,9	8,3	0,5	0,5
	65+	7,9	72,6	4,1	12,9	1,1	1,4
État matrimonial et sexe	Tous les hommes	8,6	77,8	3,4	7,0	2,3	0,6
	Hommes mariés	5,4	85,9	2,8	4,2	1,3	0,4
	Toutes les femmes	13,5	69,7	7,4	8,3	0,6	0,5
	Femmes mariées	8,3	76,2	8,6	6,1	0,3	0,3
Revenu de la famille ($)	0 à 25 000	21,3	54,7	4,4	16,0	2,6	1,0
	25 000 à 50 000	11,1	73,6	4,5	8,9	1,3	0,6
	50 000 à 75 000	9,0	77,3	6,0	6,0	1,2	0,5
	75 000 à 100 000	8,7	78,5	6,8	4,3	1,3	0,4
	100 000+	8,1	79,2	6,2	4,6	1,4	0,4
Statut d'immigrant	Né(e) au Canada	10,9	74,0	5,6	7,6	1,5	0,6
	A immigré il y a 0 à 10 ans	26,8	55,2	4,6	11,1	1,8	0,6
	A immigré il y a 10 à 20 ans	20,9	58,1	5,1	12,9	2,2	0,9
	A immigré il y a 20 ans +	10,9	74,0	5,6	7,6	1,5	0,6
Incapacité	A une incapacité	14,1	69,2	5,0	9,3	1,3	1,0
	N'a pas d'incapacité	11,0	73,9	5,6	7,6	1,5	0,5
Niveau de scolarité	Diplôme d'études secondaires ou niveau inférieur	9,7	72,9	6,9	8,3	1,5	0,7
	Diplôme d'études universitaires ou niveau supérieur	10,4	77,1	3,7	7,3	1,2	0,3
Distance de navettage (entre la résidence et le lieu de travail)[1]	0 à 5 km	11,9	60,7	5,5	18,4	2,8	0,7
	5 à 10 km	13,7	78,3	5,7	0,8	0,9	0,5
	10 à 15 km	9,6	83,7	5,6	0,5	0,3	0,2
	15 à 20 km	5,2	88,3	5,4	0,6	0,2	0,3
	20 à 25 km	2,5	90,6	5,3	0,9	0,2	0,6
	25 km +	7,2	80,4	5,3	5,3	0,8	0,9
Distance de la résidence (entre la résidence et le centre-ville)	0 à 5 km	15,4	60,7	4,7	16,2	2,2	0,8
	5 à 10 km	12,4	74,7	5,9	5,2	1,3	0,5
	10 à 15 km	9,4	79,6	5,8	3,5	1,1	0,5
	15 à 20 km	4,8	84,4	5,9	3,5	1,0	0,4
	20 à 25 km	2,4	85,8	6,0	4,2	0,8	0,9
	25 km +	2,6	83,1	5,4	6,4	2,1	0,5
Distance de l'emploi (entre le lieu de travail et le centre-ville)	0 à 5 km	14,8	67,3	5,7	10,1	1,6	0,5
	5 à 10 km	10,4	77,9	5,3	4,7	1,2	0,5
	10 à 15 km	6,9	77,8	5,8	7,2	1,7	0,6
	15 à 20 km	2,9	79,5	6,3	8,5	1,9	0,8
	20 à 25 km	1,5	85,2	5,3	6,3	1,1	0,6
	25 km +	2,6	82,1	5,6	6,0	2,6	1,0

1. Certaines personnes habitent dans une RMR différente de celle où elles travaillent. Par conséquent, il faut interpréter ces résultats avec prudence.
Note : Toutes les personnes de 15 ans et plus dont le lieu habituel de travail est situé dans une RMR sont incluses.
Source : Recensement du Canada, 2001.

Tableau A-2 : Répartition en pourcentage des travailleurs selon le mode de navettage en 2001, certains groupes démographiques (Montréal)

		Transport en commun	Conducteur	Passager	Marche	Bicyclette	Autre
Âge	15 à 19	38,3	26,0	15,7	13,5	5,2	1,4
	20 à 24	35,8	46,2	6,2	8,9	2,2	0,8
	25 à 34	24,4	63,9	4,4	5,2	1,5	0,6
	35 à 44	18,6	71,2	4,1	4,6	1,0	0,5
	45 à 54	18,8	70,3	4,2	5,4	0,8	0,5
	55 à 64	17,8	70,1	4,1	6,7	0,4	0,8
	65+	17,1	67,8	4,5	8,8	0,3	1,4
État matrimonial et sexe	Tous les hommes	18,4	70,6	3,3	5,2	1,8	0,7
	Hommes mariés	12,2	81,0	2,3	3,2	0,9	0,5
	Toutes les femmes	27,8	56,3	7,1	7,3	1,0	0,6
	Femmes mariées	21,6	63,1	8,3	5,9	0,5	0,5
Revenu de la famille ($)	0 à 25 000	38,7	41,3	4,4	11,9	2,6	1,1
	25 000 à 50 000	26,3	59,6	4,8	7,2	1,4	0,7
	50 000 à 75 000	19,1	68,9	5,5	4,9	1,1	0,5
	75 000 à 100 000	17,6	71,0	5,7	4,2	1,1	0,4
	100 000+	15,7	73,2	5,5	3,9	1,2	0,5
Statut d'immigrant	Né(e) au Canada	20,3	66,1	5,2	6,2	1,6	0,6
	A immigré il y a 0 à 10 ans	48,5	36,9	5,1	8,0	0,8	0,7
	A immigré il y a 10 à 20 ans	35,3	51,6	5,4	6,3	0,7	0,7
	A immigré il y a 20 ans +	20,7	66,0	5,2	6,1	1,5	0,6
Incapacité	A une incapacité	26,9	57,5	5,8	7,3	1,4	1,1
	N'a pas d'incapacité	22,8	63,9	5,1	6,1	1,4	0,6
Niveau de scolarité	Diplôme d'études secondaires ou niveau inférieur	21,0	62,8	6,9	7,2	1,4	0,8
	Diplôme d'études universitaires ou niveau supérieur	23,8	65,3	3,1	5,7	1,5	0,5
Distance de navettage (entre la résidence et le lieu de travail)[1]	0 à 5 km	23,0	50,0	5,6	17,1	3,3	1,1
	5 à 10 km	33,1	59,6	5,1	0,7	0,9	0,5
	10 à 15 km	23,7	70,5	4,8	0,4	0,3	0,3
	15 à 20 km	15,7	78,5	5,0	0,4	0,2	0,3
	20 à 25 km	14,4	80,0	4,8	0,5	0,1	0,2
	25 km +	11,1	81,1	4,9	2,1	0,4	0,5
Distance de la résidence (entre la résidence et le centre-ville)	0 à 5 km	27,2	52,6	3,9	12,6	2,8	0,9
	5 à 10 km	36,9	49,8	4,6	6,8	1,3	0,6
	10 à 15 km	26,1	62,3	5,2	4,8	1,0	0,6
	15 à 20 km	17,2	71,9	5,9	3,6	1,0	0,5
	20 à 25 km	11,5	77,9	6,0	3,3	0,9	0,5
	25 km +	5,9	81,7	6,3	4,4	1,2	0,6
Distance de l'emploi (entre le lieu de travail et le centre-ville)	0 à 5 km	44,7	41,7	3,8	7,2	1,9	0,7
	5 à 10 km	24,3	61,8	5,1	7,1	1,2	0,5
	10 à 15 km	14,1	75,0	5,3	4,2	0,9	0,5
	15 à 20 km	10,1	79,1	5,8	3,6	1,0	0,4
	20 à 25 km	7,6	78,1	7,1	5,0	1,5	0,7
	25 km +	2,7	80,7	6,7	7,0	1,9	0,8

1. Certaines personnes habitent dans une RMR différente de celle où elles travaillent. Par conséquent, il faut interpréter ces résultats avec prudence.
Note : Toutes les personnes de 15 ans et plus dont le lieu habituel de travail est situé dans une RMR sont incluses.
Source : Recensement du Canada, 2001.

Tableau A-3 : Répartition en pourcentage des travailleurs selon le mode de navettage en 2001, certains groupes démographiques (Ottawa–Hull)

		Transport en commun	Conducteur	Passager	Marche	Bicyclette	Autre
Âge	15 à 19	28,5	29,6	23,4	14,2	3,1	1,2
	20 à 24	31,9	45,5	8,4	10,7	2,6	0,9
	25 à 34	18,8	64,1	7,1	7,7	1,9	0,5
	35 à 44	15,5	70,9	6,3	4,8	1,9	0,6
	45 à 54	16,9	69,0	6,7	5,3	1,5	0,6
	55 à 64	15,9	69,4	6,1	6,4	1,3	1,0
	65+	14,1	69,3	5,6	8,2	0,7	2,0
État matrimonial et sexe	Tous les hommes	16,5	68,9	4,9	6,4	2,6	0,8
	Hommes mariés	12,4	77,9	3,2	3,7	2,2	0,6
	Toutes les femmes	22,2	57,0	11,2	7,8	1,2	0,7
	Femmes mariées	16,9	63,3	13,0	5,3	0,8	0,7
Revenu de la famille ($)	0 à 25 000	33,2	43,0	5,8	14,0	2,8	1,2
	25 000 à 50 000	21,8	60,2	6,4	9,0	1,7	0,8
	50 000 à 75 000	17,7	65,5	8,0	6,5	1,5	0,7
	75 000 à 100 000	17,3	66,4	8,8	5,2	1,8	0,5
	100 000+	14,8	68,6	9,4	4,7	1,9	0,6
Statut d'immigrant	Né(e) au Canada	17,9	63,9	8,2	7,3	2,0	0,7
	A immigré il y a 0 à 10 ans	33,6	50,2	7,4	6,7	1,3	0,7
	A immigré il y a 10 à 0 ans	26,4	58,9	7,2	5,6	1,3	0,7
	A immigré il y a 20 ans +	18,0	64,1	8,1	7,2	2,0	0,7
Incapacité	A une incapacité	22,2	60,2	8,1	6,9	1,4	1,2
	N'a pas d'incapacité	19,0	63,3	8,0	7,1	1,9	0,7
Niveau de scolarité	Diplôme d'études secondaires ou niveau inférieur	18,9	59,1	12,0	7,6	1,3	1,0
	Diplôme d'études universitaires ou niveau supérieur	19,1	63,9	5,3	8,1	3,1	0,5
Distance de navettage (entre la résidence et le lieu de travail)[1]	0 à 5 km	18,4	49,0	7,8	19,9	3,8	1,1
	5 à 10 km	24,9	64,2	7,9	0,8	1,7	0,5
	10 à 15 km	20,6	69,9	7,5	0,6	0,9	0,4
	15 à 20 km	22,3	69,4	7,1	0,4	0,4	0,3
	20 à 25 km	12,0	79,4	7,5	0,6	0,2	0,3
	25 km +	9,2	75,8	10,2	3,4	0,5	0,9
Distance de la résidence (entre la résidence et le centre-ville)	0 à 5 km	20,8	51,2	6,7	16,7	3,4	1,1
	5 à 10 km	23,6	61,3	7,8	4,7	2,1	0,6
	10 à 15 km	19,8	66,9	8,8	2,9	1,3	0,4
	15 à 20 km	19,5	67,6	8,2	3,3	0,9	0,5
	20 à 25 km	7,2	79,8	8,2	3,5	0,6	0,6
	25 km +	4,3	79,9	10,4	4,0	0,5	0,9
Distance de l'emploi (entre le lieu de travail et le centre-ville)	0 à 5 km	29,1	50,3	8,3	9,1	2,5	0,7
	5 à 10 km	13,4	71,8	7,5	5,1	1,6	0,6
	10 à 15 km	12,2	73,9	7,8	4,3	1,2	0,6
	15 à 20 km	8,9	77,5	7,7	4,2	1,1	0,6
	20 à 25 km	5,5	75,1	10,4	6,5	1,3	1,3
	25 km +	2,1	78,3	8,3	8,9	1,0	1,4

1. Certaines personnes habitent dans une RMR différente de celle où elles travaillent. Par conséquent, il faut interpréter ces résultats avec prudence.
Note : Toutes les personnes de 15 ans et plus dont le lieu habituel de travail est situé dans une RMR sont incluses.
Source : Recensement du Canada, 2001.

Tableau A-4 : Répartition en pourcentage des travailleurs selon le mode de navettage en 2001, certains groupes démographiques (Toronto)

		Transport en commun	Conducteur	Passager	Marche	Bicyclette	Autre
Âge	15 à 19	28,2	29,3	26,8	13,0	1,5	1,3
	20 à 24	32,6	49,7	9,4	6,4	1,0	0,9
	25 à 34	26,4	62,6	5,0	4,4	0,9	0,6
	35 à 44	20,6	70,6	4,2	3,2	0,8	0,6
	45 à 54	18,8	71,8	4,8	3,4	0,5	0,7
	55 à 64	18,6	70,8	5,2	4,1	0,4	0,9
	65+	17,6	67,2	6,1	6,7	0,4	2,0
État matrimonial et sexe	Tous les hommes	17,9	72,2	4,5	3,8	1,0	0,7
	Hommes mariés	13,2	81,2	2,3	2,1	0,7	0,5
	Toutes les femmes	28,5	55,7	9,0	5,5	0,5	0,8
	Femmes mariées	23,2	62,4	9,1	4,2	0,4	0,7
Revenu de la famille $	0 à 25 000	39,7	42,1	6,6	8,7	1,5	1,4
	25 000 à 50 000	29,6	56,1	6,4	6,0	1,0	0,9
	50 000 à 75 000	21,5	66,2	6,6	4,3	0,7	0,7
	75 000 à 100 000	18,5	70,0	7,1	3,4	0,6	0,6
	100 000+	16,5	72,5	6,6	3,3	0,6	0,6
Statut d'immigrant	Né(e) au Canada	19,5	66,7	6,7	5,2	1,0	0,8
	A immigré il y a 0 à 10 ans	36,2	49,0	8,4	5,0	0,6	0,7
	A immigré il y a 10 à 20 ans	26,6	61,9	6,8	3,6	0,5	0,6
	A immigré il y a 20 ans +	19,5	67,9	6,2	4,7	0,9	0,8
Incapacité	A une incapacité	23,9	62,2	6,9	5,1	0,7	1,2
	N'a pas d'incapacité	23,0	64,3	6,6	4,6	0,8	0,7
Niveau de scolarité	Diplôme d'études secondaires ou niveau inférieur	21,0	60,7	11,0	5,6	0,6	1,0
	Diplôme d'études universitaires ou niveau supérieur	26,4	63,9	3,5	4,6	1,2	0,5
Distance de navettage (entre la résidence et le lieu de travail)[1]	0 à 5 km	22,6	49,8	9,0	15,1	2,1	1,5
	5 à 10 km	28,3	62,6	7,1	0,8	0,7	0,5
	10 à 15 km	24,8	68,3	5,7	0,6	0,2	0,4
	15 à 20 km	22,7	71,0	5,3	0,5	0,1	0,4
	20 à 25 km	21,0	73,2	5,1	0,4	–	0,3
	25 km +	16,9	76,2	4,9	1,2	0,2	0,6
Distance de la résidence (entre la résidence et le centre-ville)	0 à 5 km	31,6	48,2	4,7	11,7	2,6	1,1
	5 à 10 km	36,7	51,6	4,4	5,3	1,2	0,7
	10 à 15 km	30,9	58,6	5,8	3,5	0,4	0,7
	15 à 20 km	25,1	63,6	7,4	3,0	0,3	0,6
	20 à 25 km	17,5	71,3	8,2	2,3	0,2	0,6
	25 km +	9,9	77,7	8,1	3,2	0,4	0,7
Distance de l'emploi entre le lieu de travail et le centre-ville)	0 à 5 km	53,3	32,9	3,6	7,4	2,0	0,7
	5 à 10 km	28,7	57,3	5,4	7,0	0,9	0,7
	10 à 15 km	22,6	66,2	6,2	4,0	0,4	0,6
	15 à 20 km	16,7	71,8	7,3	3,3	0,3	0,6
	20 à 25 km	9,9	79,3	8,2	1,9	0,2	0,5
	25 km +	5,7	80,5	9,0	3,5	0,4	0,9

1. Certaines personnes habitent dans une RMR différente de celle où elles travaillent. Par conséquent, il faut interpréter ces résultats avec prudence.
Note : Toutes les personnes de 15 ans et plus dont le lieu habituel de travail est situé dans une RMR sont incluses.
Source : Recensement du Canada, 2001.

Tableau A-5 : Répartition en pourcentage des travailleurs selon le mode de navettage en 2001, certains groupes démographiques (Winnipeg)

		Transport en commun	Conducteur	Passager	Marche	Bicyclette	Autre
Âge	15 à 19	21,8	41,4	22,2	12,0	1,9	0,6
	20 à 24	20,2	58,3	10,4	8,5	1,7	0,9
	25 à 34	14,3	68,9	7,9	6,4	1,8	0,8
	35 à 44	11,9	73,8	6,7	5,3	1,6	0,7
	45 à 54	12,4	73,6	7,5	5,0	0,9	0,7
	55 à 64	12,8	72,8	7,2	6,0	0,5	0,6
	65+	11,1	73,0	7,0	6,7	0,4	1,8
État matrimonial et sexe	Tous les hommes	11,3	74,7	5,5	5,7	2,1	0,7
	Hommes mariés	7,4	83,7	3,6	3,1	1,6	0,6
	Toutes les femmes	17,3	62,0	12,1	7,2	0,7	0,8
	Femmes mariées	12,4	67,1	13,6	5,5	0,6	0,7
Revenu de la famille ($)	0 à 25 000	29,1	44,8	8,2	14,0	2,6	1,4
	25 000 à 50 000	16,9	64,4	8,5	7,8	1,6	0,8
	50 000 à 75 000	11,9	72,0	9,4	4,7	1,3	0,7
	75 000 à 100 000	9,8	75,8	9,2	3,9	0,9	0,5
	100 000+	6,0	81,0	8,6	3,1	0,8	0,5
Statut d'immigrant	Né(e) au Canada	13,8	69,1	8,2	6,6	1,6	0,7
	A immigré il y a 0 à 10 ans	24,7	51,0	14,6	7,9	0,7	1,1
	A immigré il y a 10 à 20 ans	16,2	64,7	12,6	5,0	0,5	1,0
	A immigré il y a 20 ans +	13,7	69,3	8,3	6,4	1,5	0,7
Incapacité	A une incapacité	18,1	63,4	9,3	6,8	1,1	1,3
	N'a pas d'incapacité	13,8	68,9	8,8	6,4	1,4	0,7
Niveau de scolarité	Diplôme d'études secondaires ou niveau inférieur	16,2	61,7	11,8	7,9	1,4	1,0
	Diplôme d'études universitaires ou niveau supérieur	10,6	76,0	5,7	5,4	1,8	0,5
Distance de navettage (entre la résidence et le lieu de travail)[1]	0 à 5 km	15,8	55,8	10,0	14,7	2,5	1,1
	5 à 10 km	16,9	72,4	8,6	0,7	0,9	0,5
	10 à 15 km	12,0	79,8	7,3	0,3	0,3	0,3
	15 à 20 km	3,7	89,2	5,7	0,6	0,1	0,6
	20 à 25 km	1,5	91,1	5,9	0,9	–	0,6
	25 km +	4,8	82,8	7,9	2,9	0,4	1,2
Distance de la résidence (entre la résidence et le centre-ville)	0 à 5 km	18,5	59,1	8,9	10,5	1,9	1,0
	5 à 10 km	13,5	70,9	9,1	4,5	1,2	0,7
	10 à 15 km	11,0	75,8	8,2	3,3	1,0	0,6
	15 à 20 km	6,8	79,6	8,8	2,8	0,3	1,7
	20 à 25 km	1,2	86,8	8,6	2,4	0,4	0,5
	25 km +	0,9	86,0	7,8	4,3	0,3	0,6
Distance de l'emploi (entre le lieu de travail et le centre-ville)	0 à 5 km	18,4	63,4	9,2	7,1	1,3	0,6
	5 à 10 km	10,1	74,2	8,4	5,2	1,5	0,7
	10 à 15 km	11,3	70,8	8,3	6,8	1,8	1,1
	15 à 20 km	2,6	83,9	9,1	3,1	0,4	1,0
	15 à 20 km	0,6	83,5	9,3	3,7	1,7	1,2
	25 km +	0,5	79,5	5,7	12,7	0,7	0,9

1. Certaines personnes habitent dans une RMR différente de celle où elles travaillent. Par conséquent, il faut interpréter ces résultats avec prudence.
Note : Toutes les personnes de 15 ans et plus dont le lieu habituel de travail est situé dans une RMR sont incluses.
Source : Recensement du Canada, 2001.

Tableau A-6 : Répartition en pourcentage des travailleurs selon le mode de navettage en 2001, certains groupes démographiques (Calgary)

		Transport en commun	Conducteur	Passager	Marche	Bicyclette	Autre
Âge	15 à 19	24,6	37,7	23,5	11,3	1,8	1,0
	20 à 24	20,9	58,2	8,8	9,3	1,9	1,0
	25 à 34	14,2	68,8	6,5	7,9	1,9	0,8
	35 à 44	12,2	76,3	4,6	4,5	1,6	0,8
	45 à 54	12,4	76,9	4,9	4,2	1,1	0,6
	55 à 64	11,4	76,8	5,5	5,0	0,3	1,1
	65+	12,6	73,1	5,3	6,0	0,7	2,5
État matrimonial et sexe	Tous les hommes	12,0	74,5	4,7	5,7	2,3	0,8
	Hommes mariés	9,1	83,1	2,3	3,0	1,9	0,6
	Toutes les femmes	17,3	64,2	9,8	7,1	0,7	0,8
	Femmes mariées	13,9	68,6	10,8	5,2	0,6	0,8
Revenu de la famille ($)	0 à 25 000	22,9	53,7	7,3	12,7	2,1	1,3
	25 000 à 50 000	16,5	66,1	6,4	8,4	1,6	1,0
	50 000 à 75 000	13,5	71,9	6,8	5,5	1,5	0,7
	75 000 à 100 000	13,2	73,0	7,7	4,3	1,1	0,7
	100 000–	10,8	75,6	7,9	3,6	1,5	0,6
Statut d'immigrant	Né(e) au Canada	13,5	70,0	7,2	6,7	1,7	0,8
	A immigré il y a 0 à 10 ans	25,9	55,3	10,0	7,1	0,8	0,9
	A immigré il y a 10 à 20 ans	17,3	69,1	7,7	4,4	0,7	0,8
	A immigré il y a 20 ans +	13,5	70,6	7,0	6,5	1,6	0,8
Incapacité	A une incapacité	15,6	68,1	6,8	6,9	1,1	1,5
	N'a pas d'incapacité	14,5	69,6	7,3	6,3	1,6	0,7
Niveau de scolarité	Diplôme d'études secondaires ou niveau inférieur	16,1	63,9	11,2	6,6	1,1	1,1
	Diplôme d'études universitaires ou niveau supérieur	13,5	71,4	4,6	7,5	2,4	0,5
Distance de navettage (entre la résidence et le lieu de travail)[1]	0 à 5 km	12,7	56,8	7,9	18,3	2,9	1,4
	5 à 10 km	18,1	72,3	7,0	0,7	1,4	0,5
	10 à 15 km	17,5	73,8	7,2	0,4	0,6	0,4
	15 à 20 km	12,0	81,3	5,8	0,2	0,2	0,6
	20 à 25 km	2,9	90,5	5,5	0,7	0,1	0,4
	25 km +	6,5	80,1	7,3	4,2	0,5	1,4
Distance de la résidence (entre la résidence et le centre-ville)	0 à 5 km	14,6	58,3	5,6	17,5	3,0	1,0
	5 à 10 km	17,3	68,5	7,4	4,4	1,6	0,8
	10 à 15 km	14,5	74,0	7,9	2,2	0,8	0,6
	15 à 20 km	11,8	77,5	7,5	2,1	0,4	0,7
	20 à 25 km	1,9	81,6	8,9	6,2	0,8	1,0
	25 km +	1,5	81,6	8,9	6,2	0,8	1,0
Distance de l'emploi (entre le lieu de travail et le centre-ville)	0 à 5 km	19,2	64,7	7,1	6,7	1,8	0,7
	5 à 10 km	10,9	73,6	7,1	6,4	1,3	0,8
	10 à 15 km	7,6	78,6	7,5	4,3	1,1	0,9
	15 à 20 km	6,2	76,4	8,5	7,0	0,9	1,0
	20 à 25 km	3,1	75,2	13,3	3,6	0,4	4,5
	25 km +	0,5	79,0	9,0	9,2	1,3	1,0

1. Certaines personnes habitent dans une RMR différente de celle où elles travaillent. Par conséquent, il faut interpréter ces résultats avec prudence.
Note : Toutes les personnes de 15 ans et plus dont le lieu habituel de travail est situé dans une RMR sont incluses.
Source : Recensement du Canada, 2001.

Tableau A-7 : Répartition en pourcentage des travailleurs selon le mode de navettage en 2001, certains groupes démographiques (Edmonton)

		Transport en commun	Conducteur	Passager	Marche	Bicyclette	Autre
Âge	15 à 19	17,0	42,4	26,0	11,1	2,1	1,4
	20 à 24	15,9	63,0	9,6	8,1	2,1	1,3
	25 à 34	9,5	77,4	5,3	5,3	1,6	0,8
	35 à 44	7,2	83,5	4,0	3,5	1,1	0,7
	45 à 54	7,7	83,0	4,4	3,4	0,8	0,7
	55 à 64	8,0	81,0	4,7	4,9	0,3	1,0
	65+	8,3	79,0	4,3	6,5	0,4	1,5
État matrimonial et sexe	Tous les hommes	7,2	80,3	5,4	4,5	1,8	0,9
	Hommes mariés	4,0	89,6	2,4	2,1	1,3	0,6
	Toutes les femmes	12,4	71,1	8,7	6,1	0,7	0,9
	Femmes mariées	8,5	77,3	8,5	4,5	0,5	0,8
Revenu de la famille ($)	0 à 25 000	21,4	55,5	7,2	12,0	2,3	1,6
	25 000 à 50 000	12,3	72,3	6,9	6,0	1,5	1,0
	50 000 à 75 000	7,7	79,1	7,0	4,3	1,1	0,8
	75 000 à 100 000	6,3	81,6	7,4	3,1	0,9	0,7
	100 000+	4,9	83,7	6,9	3,0	0,9	0,6
Statut d'immigrant	Né(e) au Canada	9,3	75,9	7,0	5,5	1,4	0,9
	A immigré il y a 0 à 10 ans	19,7	61,6	10,6	5,9	1,1	1,1
	A immigré il y a 10 à 20 ans	11,9	75,5	7,3	3,8	0,9	0,6
	A immigré il y a 20 ans +	9,1	76,5	6,8	5,3	1,3	0,9
Incapacité	A une incapacité	12,7	72,6	6,7	5,6	1,1	1,4
	N'a pas d'incapacité	9,4	76,1	7,1	5,3	1,3	0,8
Niveau de scolarité	Diplôme d'études secondaires ou niveau inférieur	11,1	69,4	11,0	6,2	1,1	1,2
	Diplôme d'études universitaires ou niveau supérieur	7,8	80,0	3,8	6,0	2,1	0,4
Distance de navettage (entre la résidence et le lieu de travail)[1]	0 à 5 km	11,7	62,1	8,4	13,7	2,7	1,4
	5 à 10 km	12,6	78,0	7,0	0,9	0,9	0,6
	10 à 15 km	9,3	83,4	5,9	0,6	0,3	0,4
	15 à 20 km	4,0	89,4	5,5	0,5	0,1	0,5
	20 à 25 km	1,0	92,1	5,5	0,6	0,2	0,6
	25 km +	3,1	86,7	6,1	2,4	0,4	1,3
Distance de la résidence (entre la résidence et le centre-ville)	0 à 5 km	14,9	63,9	5,8	11,4	2,7	1,2
	5 à 10 km	13,1	73,9	7,2	3,9	1,1	0,8
	10 à 15 km	7,6	80,3	8,0	2,8	0,6	0,7
	15 à 20 km	3,4	81,7	7,0	5,3	1,8	0,8
	20 à 25 km	0,8	87,7	6,2	3,5	0,5	1,3
	25 km +	0,5	86,7	6,6	4,7	0,5	1,0
Distance de l'emploi (entre le lieu de travail et le centre-ville)	0 à 5 km	17,0	67,6	6,3	6,8	1,7	0,6
	5 à 10 km	8,1	78,8	7,2	3,9	1,2	0,8
	10 à 15 km	6,4	79,4	8,2	4,4	0,8	0,9
	15 à 20 km	1,7	79,5	7,7	6,7	3,1	1,4
	20 à 25 km	0,2	81,0	5,9	10,5	1,8	0,6
	25 km +	0,8	84,7	7,3	5,0	0,6	1,5

1. Certaines personnes habitent dans une RMR différente de celle où elles travaillent. Par conséquent, il faut interpréter ces résultats avec prudence.
Note : Toutes les personnes de 15 ans et plus dont le lieu habituel de travail est situé dans une RMR sont incluses.
Source : Recensement du Canada, 2001.

Tableau A-8 : Répartition en pourcentage des travailleurs selon le mode de navettage en 2001, certains groupes démographiques (Vancouver)

		Transport en commun	Conducteur	Passager	Marche	Bicyclette	Autre
Âge	15 à 19	16,3	43,6	26,2	11,0	1,8	1,1
	20 à 24	18,1	60,8	9,4	8,4	2,4	0,9
	25 à 34	14,3	67,3	6,5	8,1	2,9	0,8
	35 à 44	11,8	74,8	5,2	5,6	1,9	0,7
	45 à 54	10,6	76,5	5,6	5,4	1,2	0,8
	55 à 64	10,8	74,9	6,2	6,2	0,7	1,2
	65+	12,0	70,1	5,9	8,6	0,6	2,8
État matrimonial et sexe	Tous les hommes	10,1	75,5	5,1	5,9	2,5	0,9
	Hommes mariés	7,7	82,5	3,3	3,7	2,0	0,8
	Toutes les femmes	15,8	64,3	9,9	7,9	1,2	0,9
	Femmes mariées	13,1	68,6	10,5	6,0	0,9	0,8
Revenu de la famille ($)	0 à 25 000	21,7	51,5	8,5	13,3	3,5	1,6
	25 000 à 50 000	16,0	64,6	7,6	8,8	2,0	1,0
	50 000 à 75 000	11,7	72,5	7,6	5,8	1,6	0,8
	75 000 à 100 000	10,3	75,9	7,3	4,5	1,3	0,7
	100 000+	7,8	79,3	6,9	4,0	1,4	0,6
Statut d'immigrant	Né(e) au Canada	11,3	71,0	6,9	7,6	2,4	0,9
	A immigré il y a 0 à 10 ans	20,9	58,7	11,3	7,0	1,2	1,0
	A immigré il y a 10 à 20 ans	14,7	70,2	8,6	5,0	0,9	0,7
	A immigré il y a 20 ans +	11,2	72,0	6,7	7,1	2,1	0,9
Incapacité	A une incapacité	14,7	68,1	7,1	7,5	1,4	1,2
	N'a pas d'incapacité	12,7	70,1	7,5	6,8	1,9	0,8
Niveau de scolarité	Diplôme d'études secondaires ou niveau inférieur	12,5	66,9	11,5	6,8	1,2	1,1
	Diplôme d'études universitaires ou niveau supérieur	13,1	71,3	6,2	6,8	1,7	0,9
Distance de navettage (entre la résidence et le lieu de travail)[1]	0 à 5 km	11,2	57,0	8,6	18,5	3,4	1,4
	5 à 10 km	15,3	73,2	8,0	0,9	1,9	0,6
	10 à 15 km	12,6	79,4	6,4	0,5	0,7	0,5
	15 à 20 km	12,2	80,2	6,3	0,5	0,4	0,5
	20 à 25 km	15,1	77,6	6,2	0,4	0,2	0,5
	25 km +	12,8	76,6	6,2	2,4	0,8	1,2
Distance de la résidence (entre la résidence et le centre-ville)	0 à 5 km	18,1	54,3	6,7	15,5	4,1	1,3
	5 à 10 km	17,3	66,1	7,5	6,2	2,2	0,8
	10 à 15 km	12,4	73,6	8,1	4,1	1,2	0,7
	15 à 20 km	11,7	75,3	7,4	3,9	0,9	0,8
	20 à 25 km	10,4	76,6	8,5	3,2	0,6	0,7
	25 km +	5,0	82,1	7,3	3,9	0,9	0,8
Distance de l'emploi (entre le lieu de travail et le centre-ville)	0 à 5 km	25,2	53,0	6,9	11,0	2,9	0,8
	5 à 10 km	11,6	73,0	7,5	5,2	2,1	0,7
	10 à 15 km	8,2	78,3	7,1	4,4	1,2	0,9
	15 à 20 km	7,3	77,4	7,7	5,6	1,0	1,0
	20 à 25 km	4,8	81,8	8,0	3,7	0,9	0,7
	25 km +	2,3	81,5	8,9	5,2	1,2	0,9

1. Certaines personnes habitent dans une RMR différente de celle où elles travaillent. Par conséquent, il faut interpréter ces résultats avec prudence. Une grève des autobus qui a eu lieu à Vancouver au moment de la tenue du recensement a peut-être eu un effet sur les résultats.

Note : Toutes les personnes de 15 ans et plus dont le lieu habituel de travail est situé dans une RMR sont incluses.

Source : Recensement du Canada, 2001.

Bibliographie

Baldwin, J. et M. Brown. 2003. « The changing geography of the Canadian manufacturing sector in metropolitan and rural regions, 1976-1997 ». *Le géographe canadien.* 47, 2 : 116–134.

Bunting T., P. Filion et H. Priston. 2002. « Density Gradients in Canadian Metropolitan Regions, 1971-96: Differential Patterns of Central Area and Suburban Growth and Change ». *Urban Studies.* 39, 13 : 2531–2552.

Filion, P. et T. Rutherford. 2000. « Employment Transitions in the City ». Dans *Canadian Cities in Transition: The Twenty-First Century.* T. Bunting et P. Filion (réd.). Oxford University Press. 357–379.

Gobillon, L., H. Selod et Y. Zenou. 2003. « Spatial Mismatch: From the Hypothesis to the Theories ». Forschungsinstitut zur Zukunft der Arbeit (Institute for the Study of Labor). Série de documents de discussion nº 693. Bonn.

Heisz, A. et L. McLeod. 2004. *Faible revenu dans les régions métropolitaines de recensement, 1980 à 2000.* Tendances et conditions dans les régions métropolitaines de recensement. Nº 89-613-MIF2004001 au catalogue. Direction des études analytiques. Ottawa : Statistique Canada

Heisz, A. et G. Schellenberg. 2004. « Public Transit Use Among Immigrants ». *Canadian Journal of Urban Research.* 13, 1 : 170–191.

Hiebert, D. 2000. « Immigration and the changing Canadian city ». *Le géographe canadien.* 44, 1 : 25–43.

Hou, F. et G. Picot. 2003. « *Enclaves de minorités visibles dans les quartiers et résultats sur le marché du travail des immigrants* ». Direction des études analytiques, documents de recherche. Nº 11F0019MIF2003204 au catalogue. Ottawa : Statistique Canada.

McLafferty, S. et V. Preston. 1999. « Spatial Mismatch Research in the 1990s: Progress and Potential ». *Papers in Regional Science.* 78, 4 : 387–402.

Nucci, A. et L. Long. 1996. « Are U.S. manufacturing firms moving to the countryside? » Document présenté à la réunion annuelle de la Southern Regional Science Association, Baltimore, le 11 avril.

Nucci, A. et L. Long. 1997. « Regional restructuring in manufacturing: the role of establishment formation and dissolution ». Document présenté à la réunion annuelle de la Southern Regional Science Association, Memphis, le 18 avril.

Shearmur, R. et W.J. Coffey. 2002. « A tale of four cities: intrametropolitan employment distribution in Toronto, Montreal, Vancouver, and Ottawa–Hull, 1981-1996 ». *Environment and Planning A.* 34, 4 : 575–598.

Statistique Canada. 2001. *Profil de la population canadienne : où vivons-nous?* Série « analyses », recensement de 2001. N° 96F0030XIF2001001 au catalogue. Ottawa : Statistique Canada.

Statistique Canada. 2001. *Portrait ethnoculturel du Canada : une mosaïque en évolution.* Série « analyses », recensement de 2001. N° 96F0030XIF2001008 au catalogue. Ottawa : Statistique Canada.

Statistique Canada. 2001. *Le profil changeant de la population active du Canada.* Série « analyses », recensement de 2001. N° 96F0030XIF2001009 au catalogue. Ottawa : Statistique Canada.

Statistique Canada. 2001. *Où travaillent les Canadiens et comment s'y rendent-ils?* Série « analyses », recensement de 2001. N° 96F0030XIF2001010 au catalogue. Ottawa : Statistique Canada.

Walker, R. et R.D. Lewis. 2001. « Beyond the crabgrass frontier: industry and the spread of North American cities, 1850-1950 ». *Journal of Historical Geography*. 27, 1 : 3–19.